



NOTICES



TECHNIQUES

A. C. M. A.

5, Rue de Tilsitt - PARIS-8^e

Usine à Fourchambault, (Nièvre)

CHERS AGENTS DE VESPA-SERVICE

Dans le cadre de l'organisation "VESPA" vous trouverez ci-inclus un recueil de Notices techniques qui vous seront d'un précieux concours lors de vos difficultés journalières.

Ce recueil n'est pas immuable et vous recevrez au cours des saisons à venir d'autres feuillets détachés basés sur notre expérience et qui viendront en complément de ceux déjà existants.

WWW.VINTAGESCOOTER.COM
Cette brochure est strictement personnelle et confidentielle et ne pourra en aucun cas être communiquée à des tiers.

Lors des visites de nos Inspecteurs commerciaux ou techniques, ceux-ci constateront que la mise à jour de ce document est effective et que nos conseils sont appliqués.

Cette collaboration permettra, nous l'espérons, une nette amélioration de notre réseau "VESPA-SERVICE".

EXPÉDITION de PIÈCES DÉTACHÉES

C O Q U E S

Pour l'expédition de tous les types de coques, nous employons un cadre du modèle indiqué sur le croquis ci-contre.

Ces cadres devant nous être retournés en bon état, vous devez, pour éviter de les briser, opérer de la façon suivante :

1°) Enlever les écrous papillon et rondelles plates de chaque côté du cadre en A et B.

2°) Soulever ensuite les différentes parties du cadre comme indiqué par les flèches sur la figure N° 2.

3°) Enlever les écrous papillon et rondelles plates de la traverse indiqués en C sur la figure N° 1.

4°) Extraire la coque.

5°) Mettre le cadre bien à plat en rabattant toutes les pièces comme indiqué par les flèches de la figure N° 2.

6°) Remonter toutes les rondelles et écrous papillon des points A B et C comme indiqué à la figure N° 3. Bien serrer ces pièces et nous expédier le cadre en retour.

N. B. - Il est absolument inutile d'enlever des écrous ou pièces autres que ceux indiqués par la présente note.

Fig:1

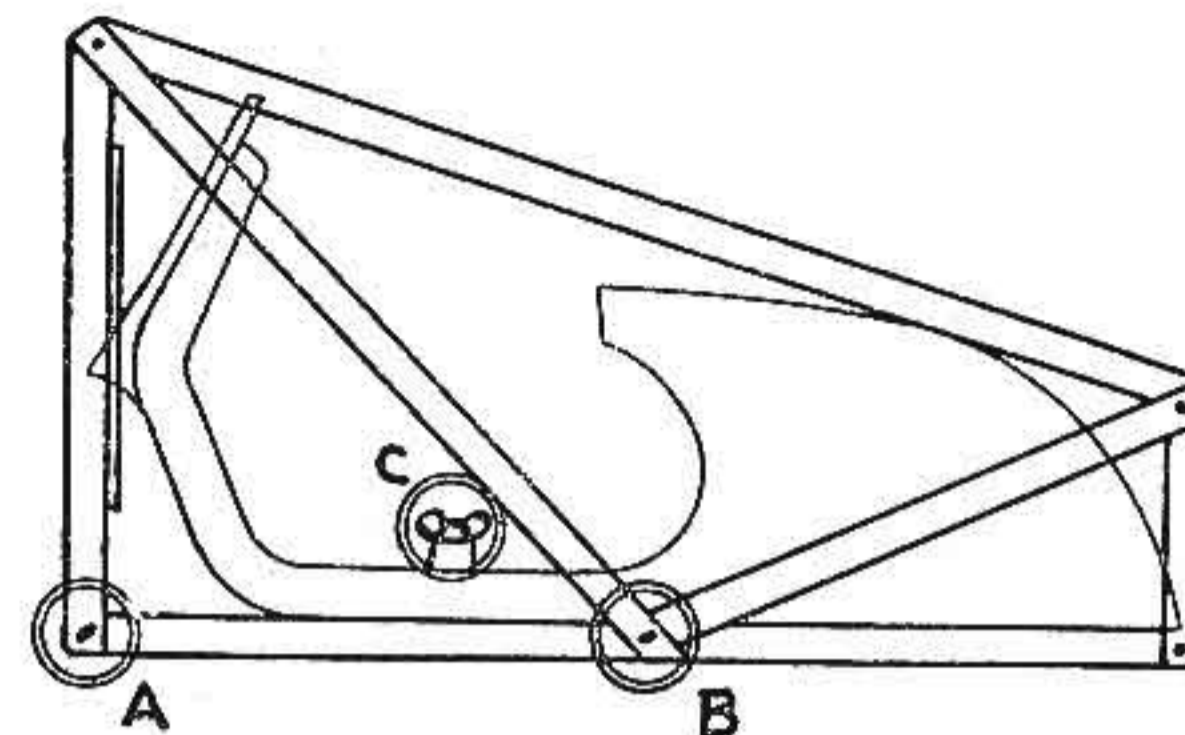


Fig:2

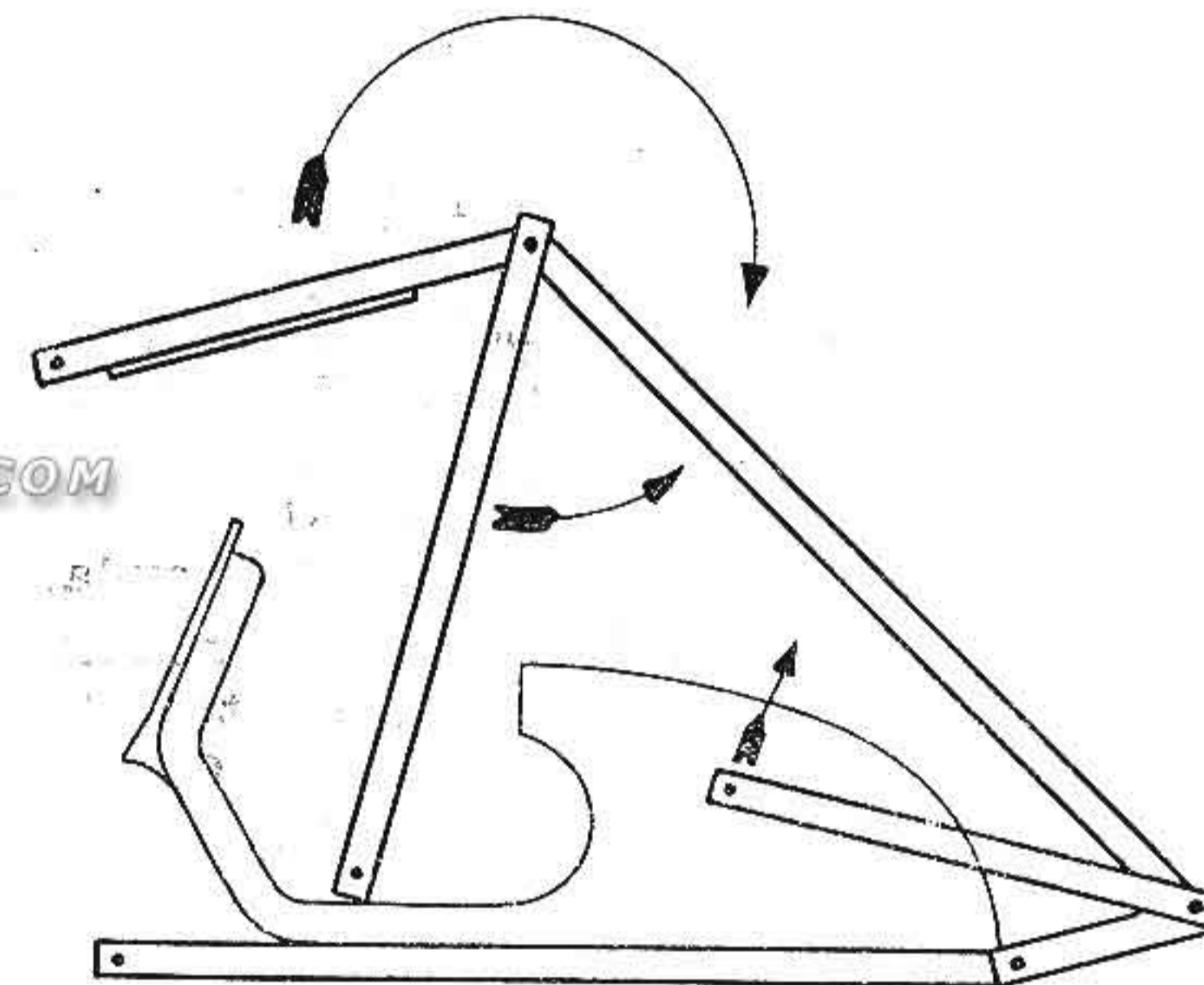
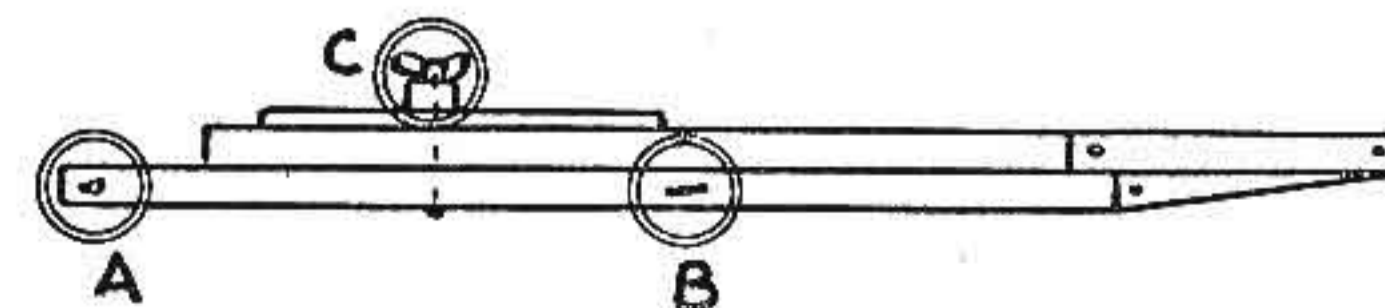


Fig:3



ROULEMENTS ARBRE SECONDAIRE n° 12501

Dans le cas de rupture ou d'usure des roulements d'arbre secondaire, il convient de procéder de la manière suivante :

Après démontage du moteur, il faut vérifier que l'arbre secondaire ne comporte aucune trace susceptible de nuire à sa marche normale. Vérifier ensuite à l'aide de 2 vés et d'un comparateur que les 3 portées de roulement sont concentriques et dans les tolérances de fabrication (4/100 de lecture au comparateur).

Vérifier ensuite que les roulements s'emmanchent sans trop de serrage et sans chocs sur les portées de l'arbre secondaire et dans les emplacements du carter (portée près de la roue et portée dans la bague n° 2150).

Si toutefois le roulement s'emmanche trop dur dans la bague n° 2150, changer celle-ci.

Monter ensuite l'arbre secondaire dans la partie carter côté embrayage. Bloquer l'écrou n° 2148 et vérifier que l'arbre secondaire tourne très librement sans aucun point dur.

Monter ensuite la seconde partie du carter et vérifier que l'arbre secondaire tourne très librement sans aucun point dur.

Si toutefois l'arbre ne tourne pas librement ou s'il y a des points durs après remontage du 2ème semi-carter, redémonter et changer la bague n° 2150.

Ce n'est que dans ces conditions de marche que les roulements travailleront normalement et ne subiront aucune poussée axiale ou transversale susceptible d'occasionner leur déformation ou leur usure prématurée.

Si toutefois la dureté persiste, nous expédier les semi-carters avec bague 2150 aux fins d'examen.

FUITE au MOYEU AR N° 15907

Dans le cas où fuirait l'huile de la boîte de vitesses par la bague d'étanchéité du moyeu AR et occasionnerait un graissage des Ferodos d'où il résulterait un freinage défec- tueux, il convient d'opérer de la façon sui- vante :

- Démontez le moyeu AR n° 15907 et véri- fier que la portée sur la bague d'étanchéité est parfaitement lisse, polie et sans méplats d'aucune sorte.

- Vérifier que le logement de la bague d'étanchéité dans le carter soit exempt de rayures dues à l'extraction de celle-ci. Dans le cas où cela se vérifie, enduire légèrement d'ERMETIC le logement de la bague

- Changer la bague d'étanchéité n° 18106 et la remplacer par une bague même n° mais mar- quée SMIM sur la face latérale extérieure.

- Enduire légèrement la portée du moyeu d'huile le moteur SAE 30 et effectuer le mon- tage normal. Cette huile empêchera, dès les premiers tours du moyeu, que la bague d'étan- chéité porte à sec sur le moyeu ce qui occa- sionnerait des arrachements sur la lèvre as- surant l'étanchéité.

Dans les pays chauds, utiliser l'huile ESSO MOTOR OIL SAE 50.

EMBAYAGE

Pour permettre un débrayage complet et plus doux et par cela même améliorer le passage des vitesses nous avons apporté à nos TRI-VESPA la modification suivante :

- Raccourcissement de la gaine et du câble d'embrayage de 70 m/m environ.

Pour exécuter cette modification il faudra procéder de la manière suivante :

- Sortir le câble et la gaine d'embrayage du levier extérieur du couvercle d'embrayage.
- Détacher la gaine, à la sortie du châssis, de tous les fils du câblage électrique et rattachar ceux-ci avec leur collier de tenue.
- Raccourcir la gaine et le câble de 70 m/m environ.
- Remettre en place sur le levier du couvercle d'embrayage la gaine et le câble.
- Vérifier que la partie libre de la gaine à la sortie du châssis est à environ 15 m/m de l'arbre de transmission du mouvement aux roues AR.
- Régler normalement la tension du câble d'embrayage et réserver dans tous les cas une garde de 1 à 2 m/m à la poignée de manoeuvre.

C O Q U E S

L'assemblage des différentes parties en tôle d'acier étant effectué à l'aide de points de soudure, l'ensemble est rigide.

Si, par la suite d'un choc, le tablier seul est défoncé, le redressage de celui-ci est possible à condition toutefois qu'il n'y ait aucune déformation de la poutre centrale en col de cygne.

Si la poutre centrale est déformée mais non froissée et que le déport de la cuvette supérieure de direction soit inférieure à 15 mm. dans tous les sens par rapport à l'emplacement d'origine, le redressage est possible.

Si la déformation est supérieure à cette valeur ou si la poutre est froissée nous déconseillons le redressage aussi bien à froid qu'à chaud pour éviter un affaiblissement de la structure.

Afin d'examiner les déformations et par la suite vérifier la mise en ligne de tous les axes de la coque, nous pouvons livrer un outillage permettant le contrôle de cette pièce.

Cet outillage porte le n° 12.342 C.

CARBURANTS A UTILISER

Nous préconisons pour notre VESPA et notre TRI un mélange d'essence ordinaire avec adjonction de 10 % d'ESSO MOTOR OIL SAE 30 pendant le rodage et 7 à 8 % de cette même huile après rodage.

Nous déconseillons l'emploi d'huile de dénomination générale "MELANGE 2 TEMPS" ainsi que les huiles semi-détergentes, détergentes et graphitées.

Les essences qualifiées super-carburants, tout en n'étant pas préconisées, peuvent être employées sous les conditions expresses que ces supers ne soient pas ternaires, c'est-à-dire avec une adjonction d'alcool et que le pourcentage d'huile dans le mélange soit augmenté de 1 % environ.

Les super-carburants à base d'alcool sont rigoureusement déconseillés, car ils ont une certaine tendance à faciliter le grippage du piston dans le cylindre.

N'utilisez donc que de l'essence ordinaire et super sans alcool et de l'huile préconisée pour obtenir une longue vie et un parfait rendement de votre moteur.

Nous vous rappelons, en outre, que le rodage de 1500 Kms n'est qu'une moyenne et non une limite permettant tous les excès.

C A L A M I N E

Dans le but de conseiller vos clients, nous vous donnons ci-joint quelques indications sur les différentes sortes de calamines produites par les différents types d'huile.

Calamine déposée dans l'ensemble Cylindre-piston-culasse.

- Calamine blanche, poudreuse, ayant tendance à miroiter sous la lumière - HUILE DÉTERGENTE.
- Calamine blanchâtre formant des arêtes notamment sur la culasse - HUILE PRÉDILUÉE 2 TEMPS.
- Calamine noire et pâteuse sentant parfois le goudron - HUILE GRAPHITÉE ou à base de ricin.

Calamine déposée sur le vilebrequin.

- Embiellage noir et goudronneux - HUILE GRAPHITÉE ou VÉGÉTALE.
- Roulements rouillés - HUILE GRAPHITÉE.

Une bonne calamine conforme à nos prescriptions doit être noire et compacte sans être goudronneuse sur le cylindre-piston et culasse et les masselottes du vilebrequin ainsi que les roulements doivent être légèrement teintés jaune paille.

MODIFICATIONS GÉNÉRALES

Nous avons procédé à partir de la VESPA n° 118.120 aux modifications générales suivantes dont vous trouverez le détail sur les Notices Techniques indiquées ci-après.

- | | |
|---|---------|
| - EMBRAYAGE majoré | N.T. 9 |
| - ARBRE SECONDAIRE | N.T. 10 |
| - CIRCUIT ÉLECTRIQUE | N.T. 11 |
| - RÉDUCTION des coffres et ventilation. | N.T. 12 |
| - SUSPENSION AR. | N.T. 13 |
| - SELLE, PORTE-BAGAGES, SUPPORT et ROUE DE SECOURS - LANTERNE AR. | N.T. 14 |
| - ÉPURATEUR D'AIR et POT D'ÉCHAPPEMENT. | N.T. 15 |
| - COQUE et CUVETTES de direction. | N.T. 16 |

EMBRAYAGE

Pour permettre un démarrage plus souple et une meilleure tenue des disques liège, nous avons procédé à partir de la VESPA n° 118.120 à l'adaptation d'un nouvel embrayage.

Celui-ci conforme au croquis ci-contre porte le n° d'ensemble 22.880.

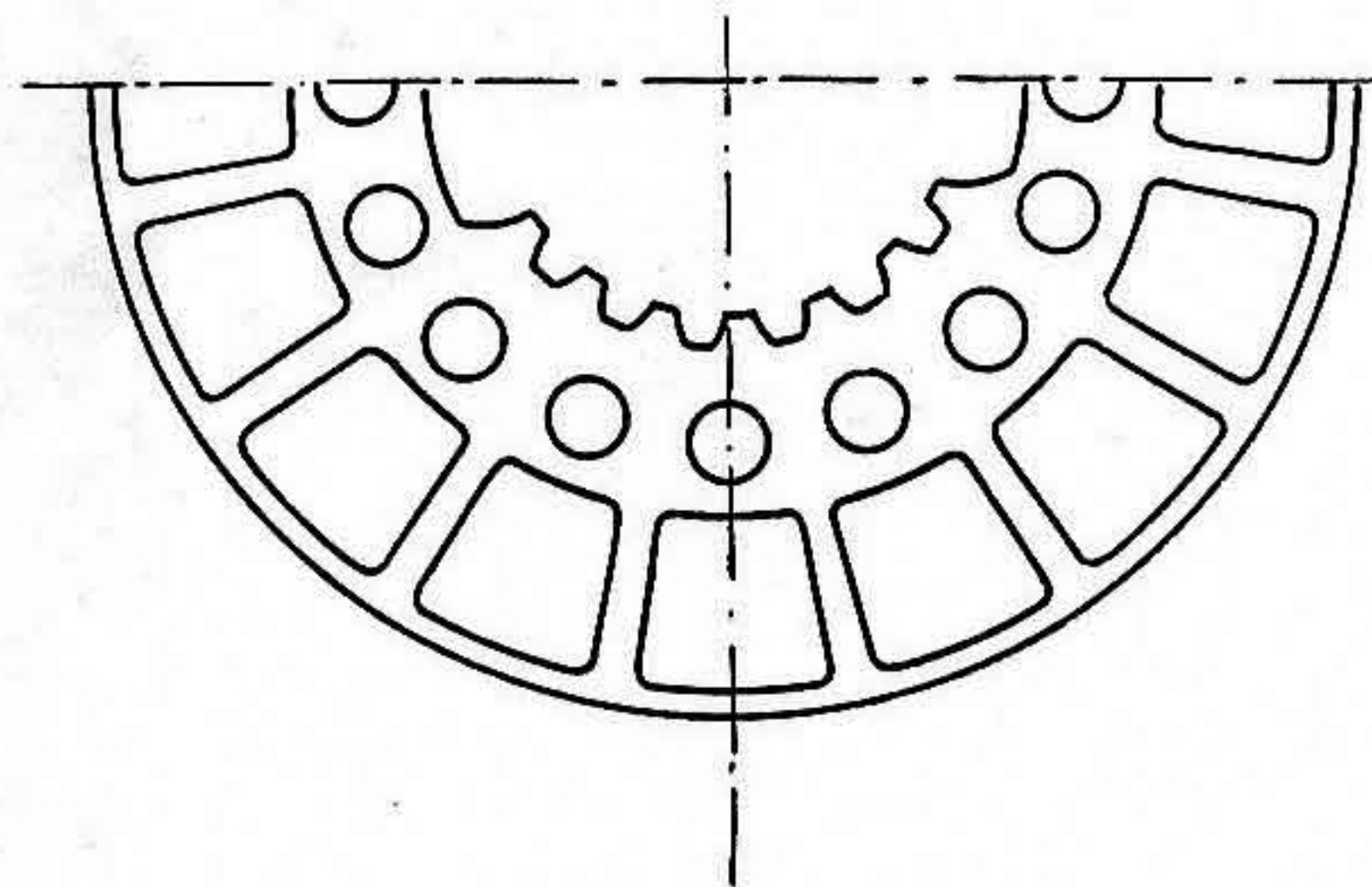
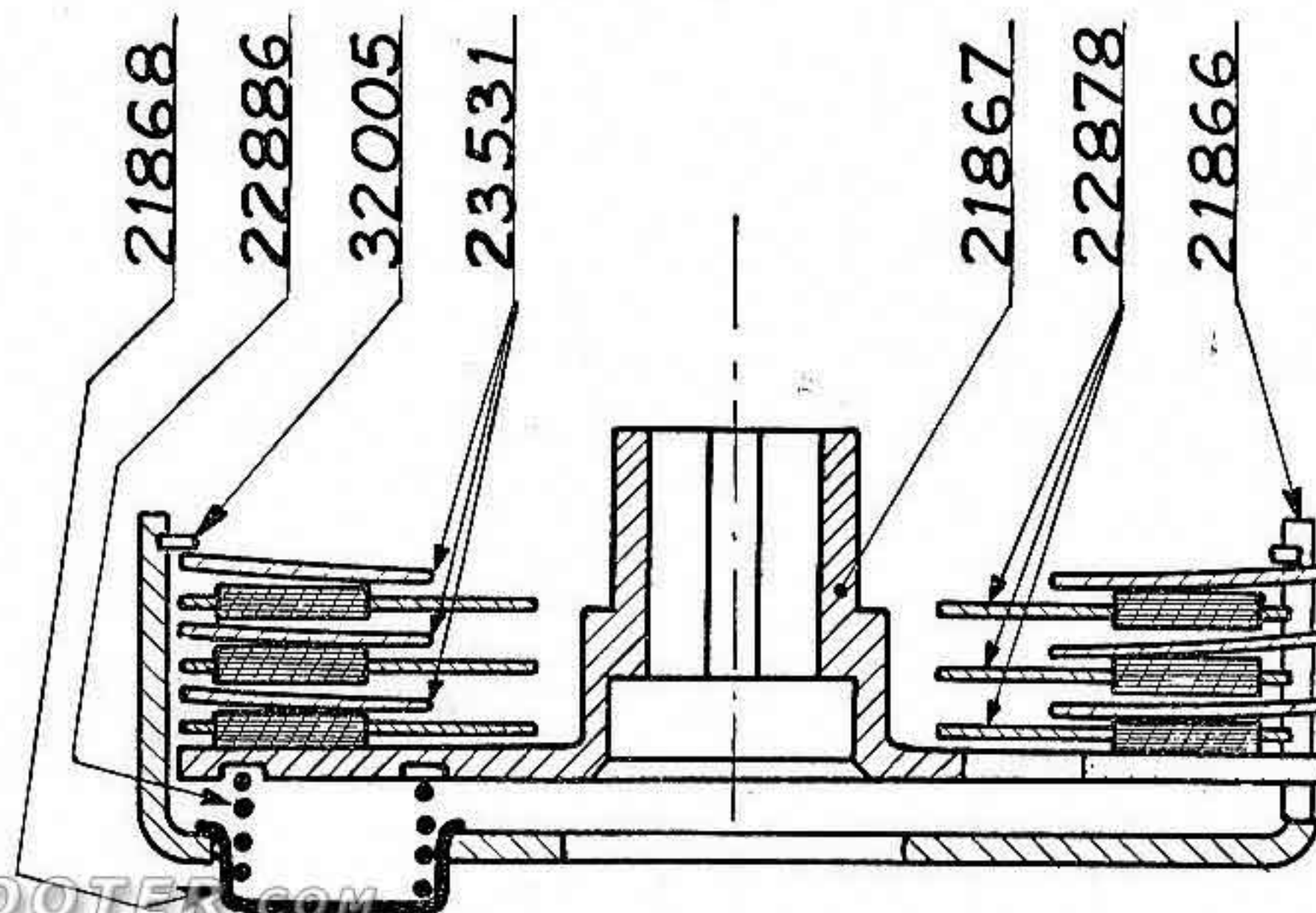
Ses particularités sont les suivantes :

- Diamètre extérieur des disques augmenté.
- Disque liège avec bouchons de forme trapezoidale comme indiqué sur le croquis.
- Mise en place de 3 disques bombés et non de 1 seul comme précédemment.

A signaler que ces disques ne comportent aucune marque de repérage mais qu'il est nécessaire de les monter conformément au plan ci-contre c'est-à-dire tous les bombés des faces vers le plateau de commande c'est-à-dire vers l'extérieur du moteur.

- Des ressorts d'un diamètre extérieur plus grand ont été adoptés pour permettre une plus grande souplesse au débrayage.

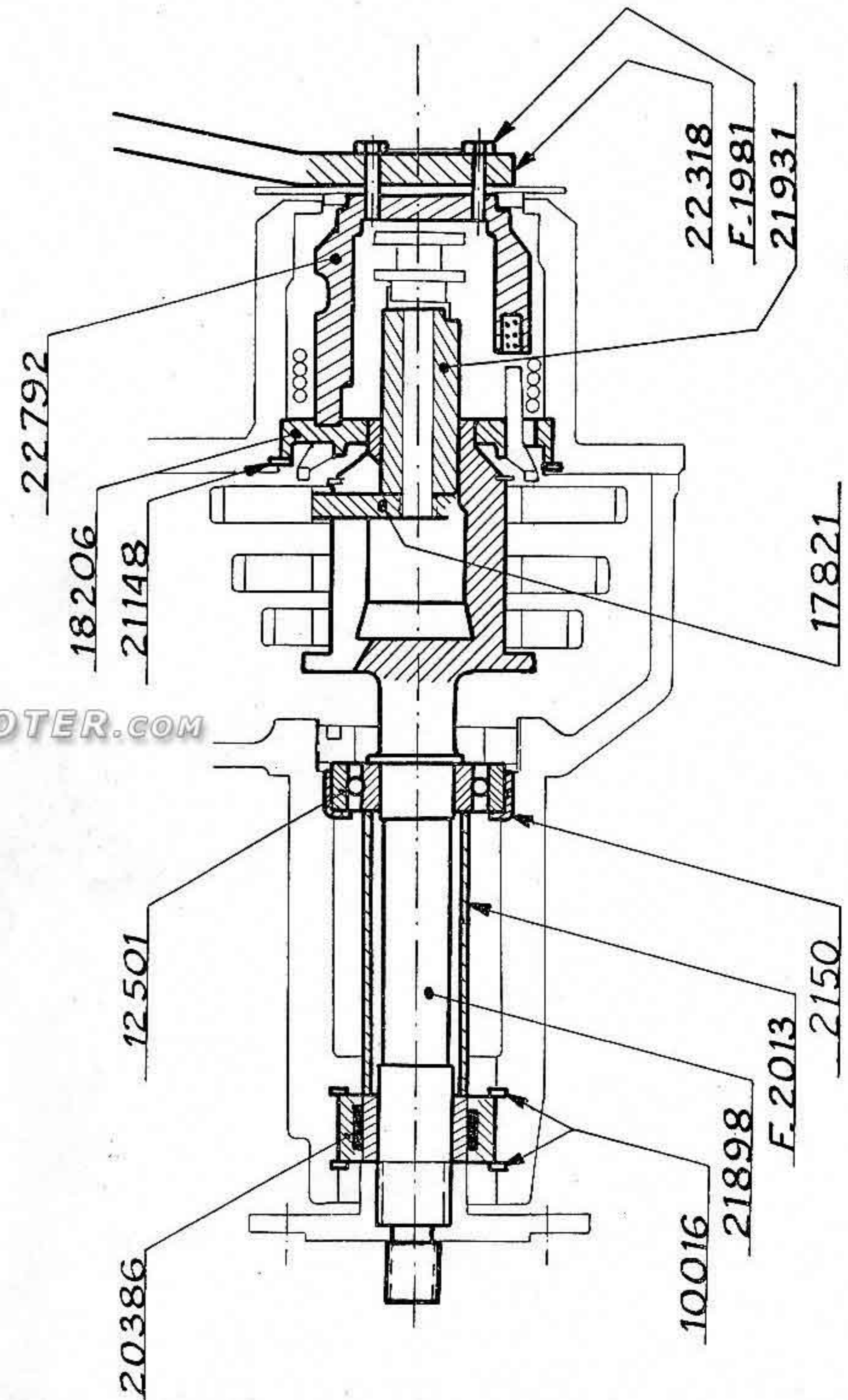
- Le système de montage est similaire à celui utilisé précédemment.



ARBRE SECONDAIRE

Pour augmenter la rigidité de l'ensemble de l'arbre moteur de la roue, nous avons procédé à partir de la VESPA portant le n° de série 118.120 aux modifications suivantes indiquées sur le croquis ci-contre.

- Le roulement à billes extérieur a été remplacé par un roulement à aiguilles tenu par un circlip de chaque côté.
- Le roulement à billes intérieur n'a pas été modifié mais la bague entretoise entre ces 2 roulements a été augmentée en diamètre et en épaisseur.
- La bague boutonnière a été modifiée et sa tenue sur l'arbre secondaire n'est plus assurée par un roulement mais par une bague en bronze de qualité spéciale. Le maintien en place est effectué par un jonc dans le semi carter et le circlip du bout de l'arbre secondaire supprimé.
- La noix de kick renforcée comporte une rainure d'emplacement du levier de kick moins large permettant un encastrément supérieur d'où une déformation moindre de celui-ci.



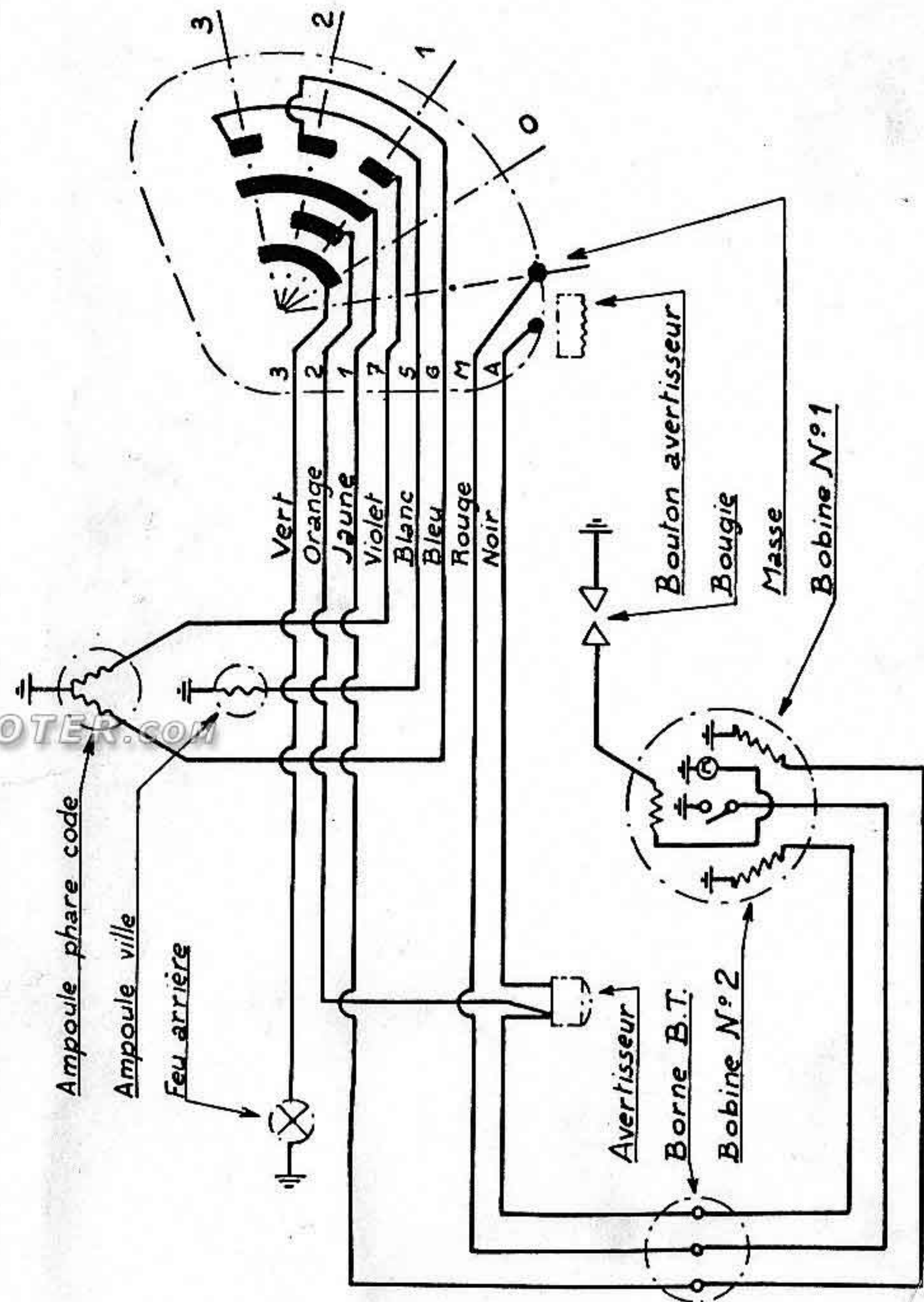
INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Nous avons à partir de la VESPA n° 118.120 renforcé et amélioré notre installation électrique en adoptant un commutateur n° 21.110 de même conception que le précédent mais plus largement conditionné.

Le schéma électrique ci-joint montre la modification apportée à l'installation qui consiste en une alimentation séparée pour chaque bobine d'éclairage.

En outre, les couleurs de fils correspondent aux branchements suivants :

- | | |
|--------|---|
| VERT | - du feu AR. au commutateur. |
| JAUNE | - de la prise B.T. (1ère bobine) au commutateur. |
| BLANC | - du phare (ville) au commutateur. |
| BLEU | - du phare (code) au commutateur. |
| VIOLET | - du phare (route) au commutateur. |
| NOIR | - de l'avertisseur au commutateur. |
| ORANGE | - de l'avertisseur au commutateur (2ème bobine). |
| ROUGE | - de la prise B.T. (masse) au commutateur. |
| ORANGE | - de la prise B.T. (2ème bobine) à l'avertisseur. |



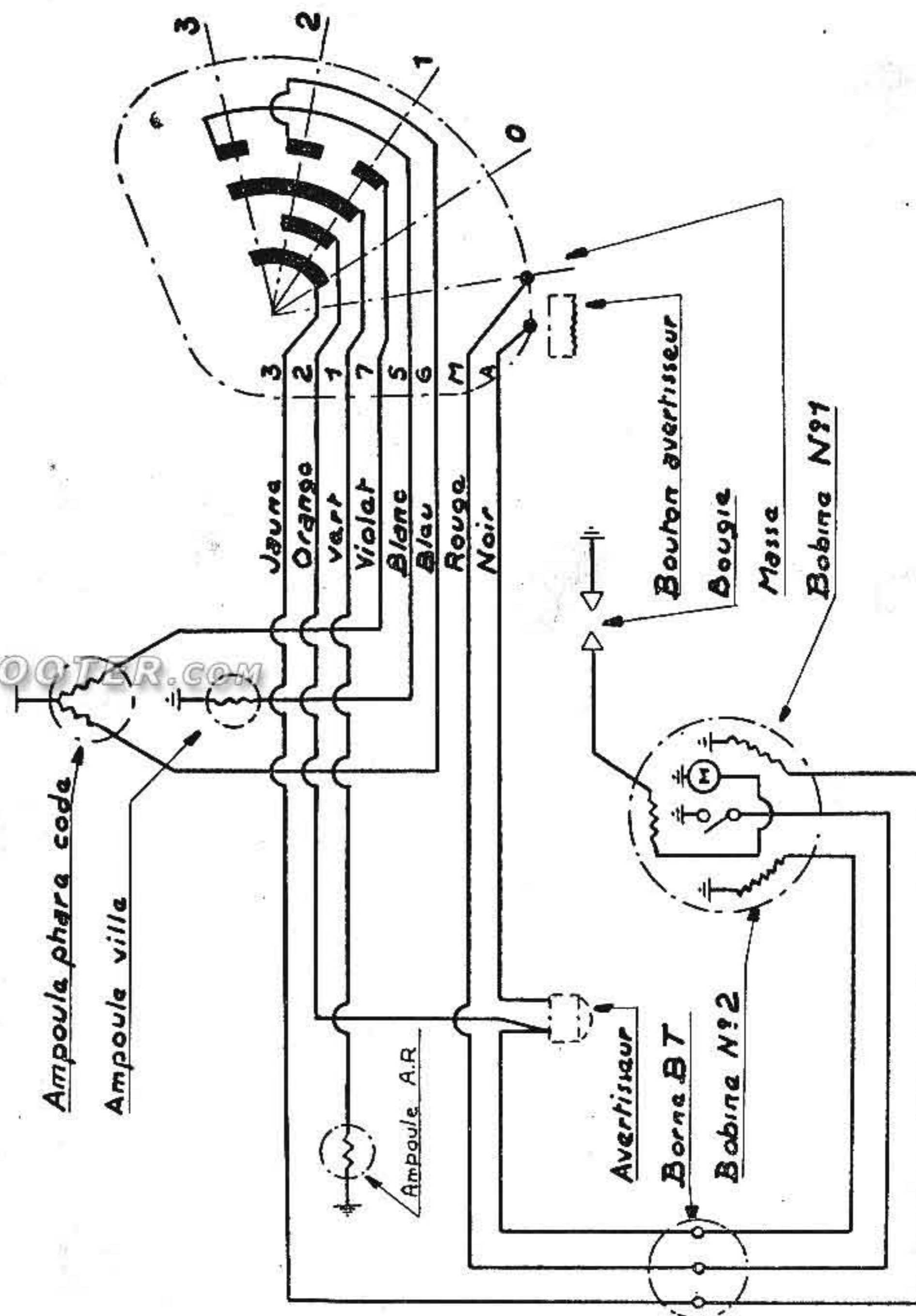
En complément de notre NOTICE TECHNIQUE N° 11, nous vous indiquons que sur certains Scooters, nous montons des commutateurs marqués sur la face inférieure : "I.M.P.E.A.".

Le branchement de ces commutateurs ne s'effectue pas comme précédemment. En effet, si le fil de couleur "VERTE" est monté en position n° 3, l'ampoule arrière éclaire continuellement.

En conséquence, tous les commutateurs de cette marque doivent être branchés comme indiqué sur le croquis ci-contre, c'est-à-dire :

- Fil "JAUNE" à la lamelle n° 3
- Fil "VERT" à la lamelle n° 1

www.VINTAGESCOOTER.COM



RÉDUCTION DE LA PARTIE AR.

Pour avoir une plus grande finesse des lignes, nous avons procédé à une réduction d'encombrement du capot moteur comme indiqué sur le croquis ci-contre.

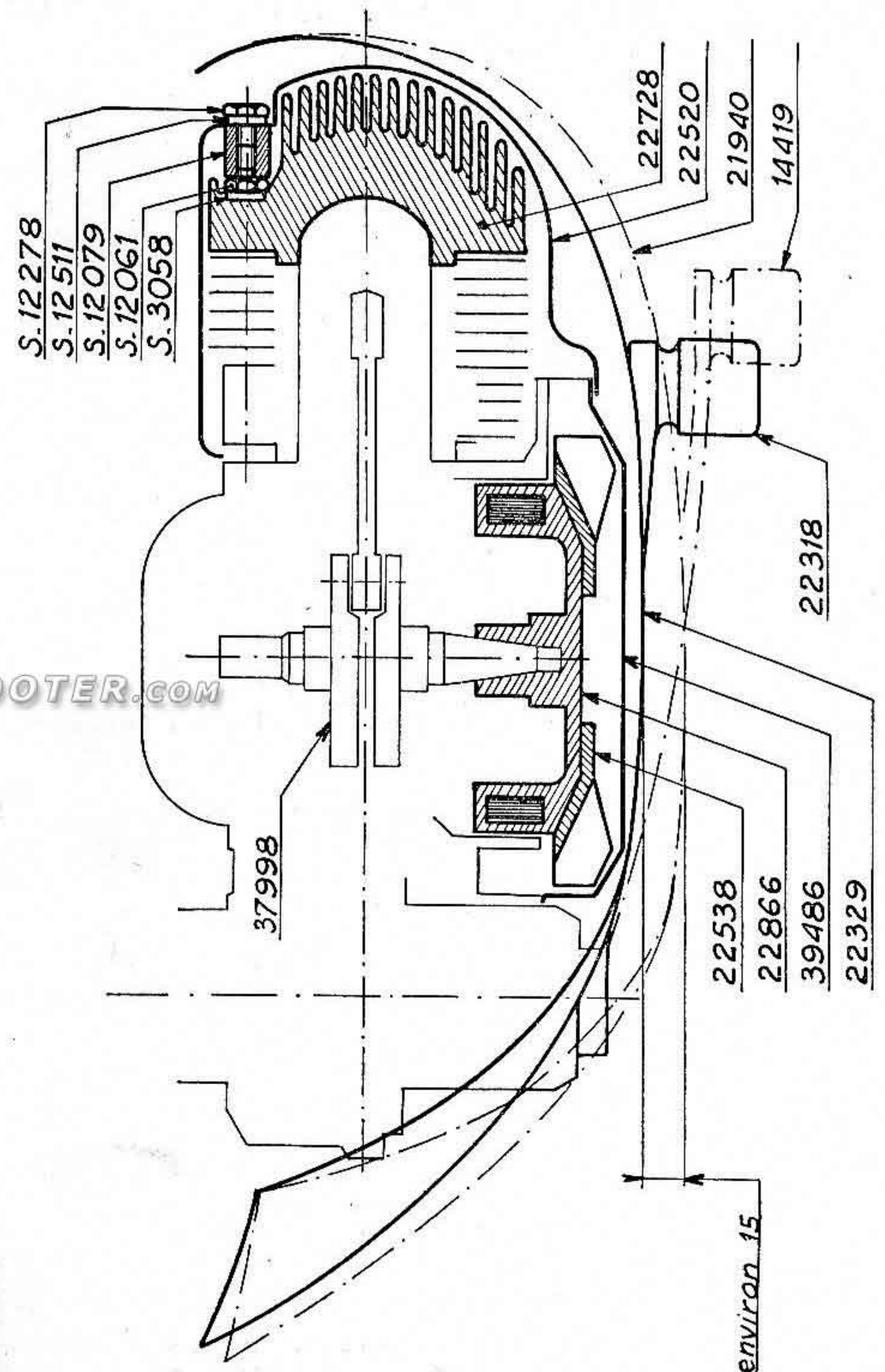
Pour nous permettre cette réduction, nous avons modifié la turbine de ventilation et par cela même le rotor du volant magnétique.

La coiffe elle-même est fixée maintenant par les goujons de fixation de la culasse qui comporte des ailettes de refroidissement inclinées pour permettre une meilleure dissipation de la chaleur.

Le kick est moins déporté par rapport à la noix de démarrage qui travaille donc dans de meilleures conditions.

L'embiellage a été renforcé et porte maintenant le n° 37.998.

Le coffre à outils lui-même étant moins épais, nous avons réussi à gagner environ 30 mm. en largeur et à affiner la ligne de la partie AR. de la VESPA.



SUSPENSION AR.

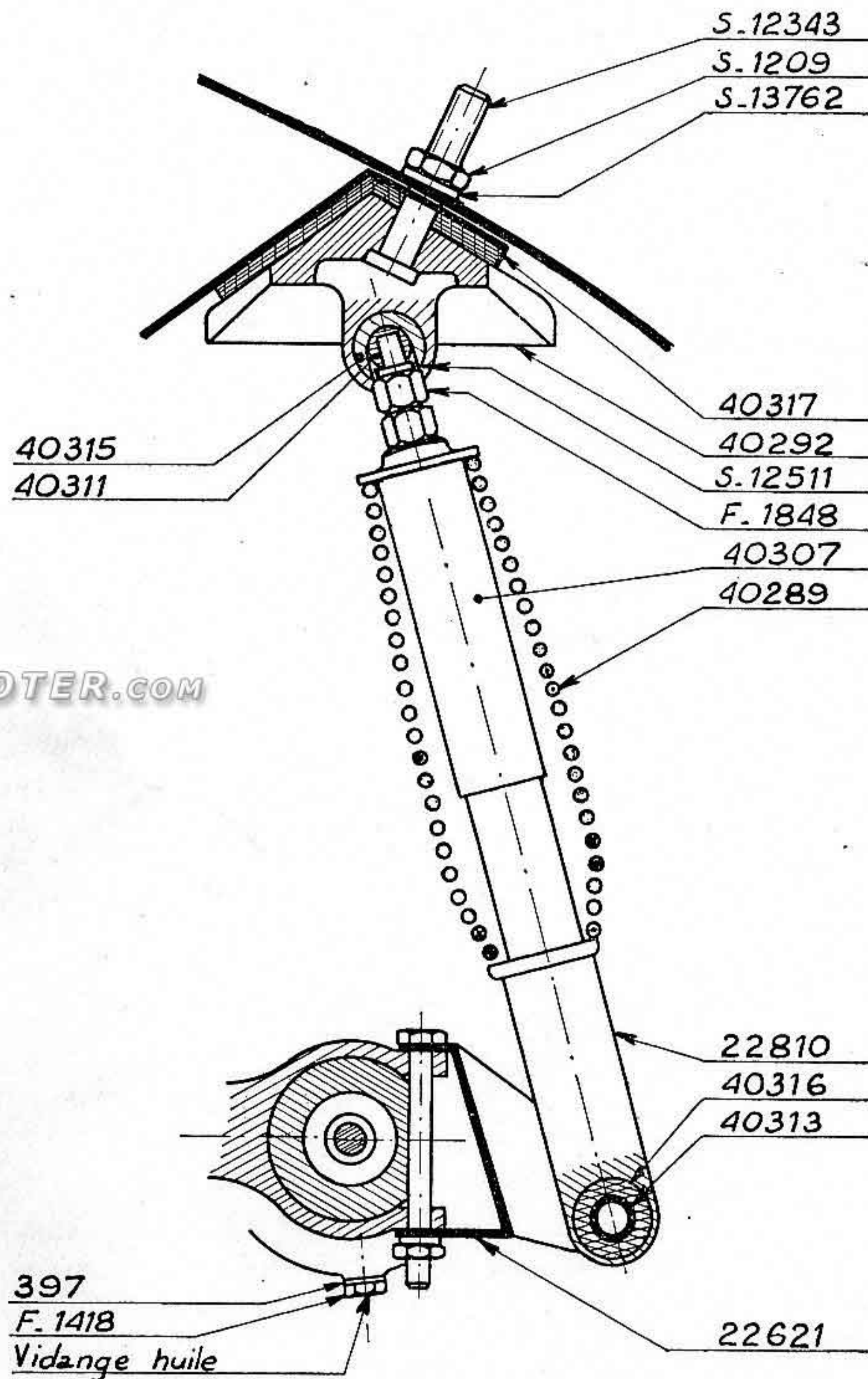
Pour permettre une meilleure suspension, nous avons incorporé à l'intérieur du ressort AR. l'amortisseur double effet.

Le ressort plus largement dimensionné et de forme différente est tenu à la partie inférieure en appui sur la partie fixe de l'amortisseur et à la partie supérieure par le fourreau de protection.

La fixation de cet ensemble est semblable à celle utilisée pour l'amortisseur sur les modèles précédents.

Dans le cas d'un changement de ressort ou d'amortisseur, il suffira de sortir l'ensemble de la coque et de séparer les 2 pièces en démontant les écrous F. 1848 et en libérant le fourreau de protection 40.307.

En aucun cas, ne démonter les autres parties de l'amortisseur car il ne pourrait plus être accepté en échange standard.



S E L L E

La nouvelle selle est fixée sur un support se boulonnant sur la coque et donnant une avancée de 20 m/m environ sur le guidon.

En outre, une poignée AR. permet la tenue du passager dont la position se trouve améliorée.

PORTE-BAGAGES

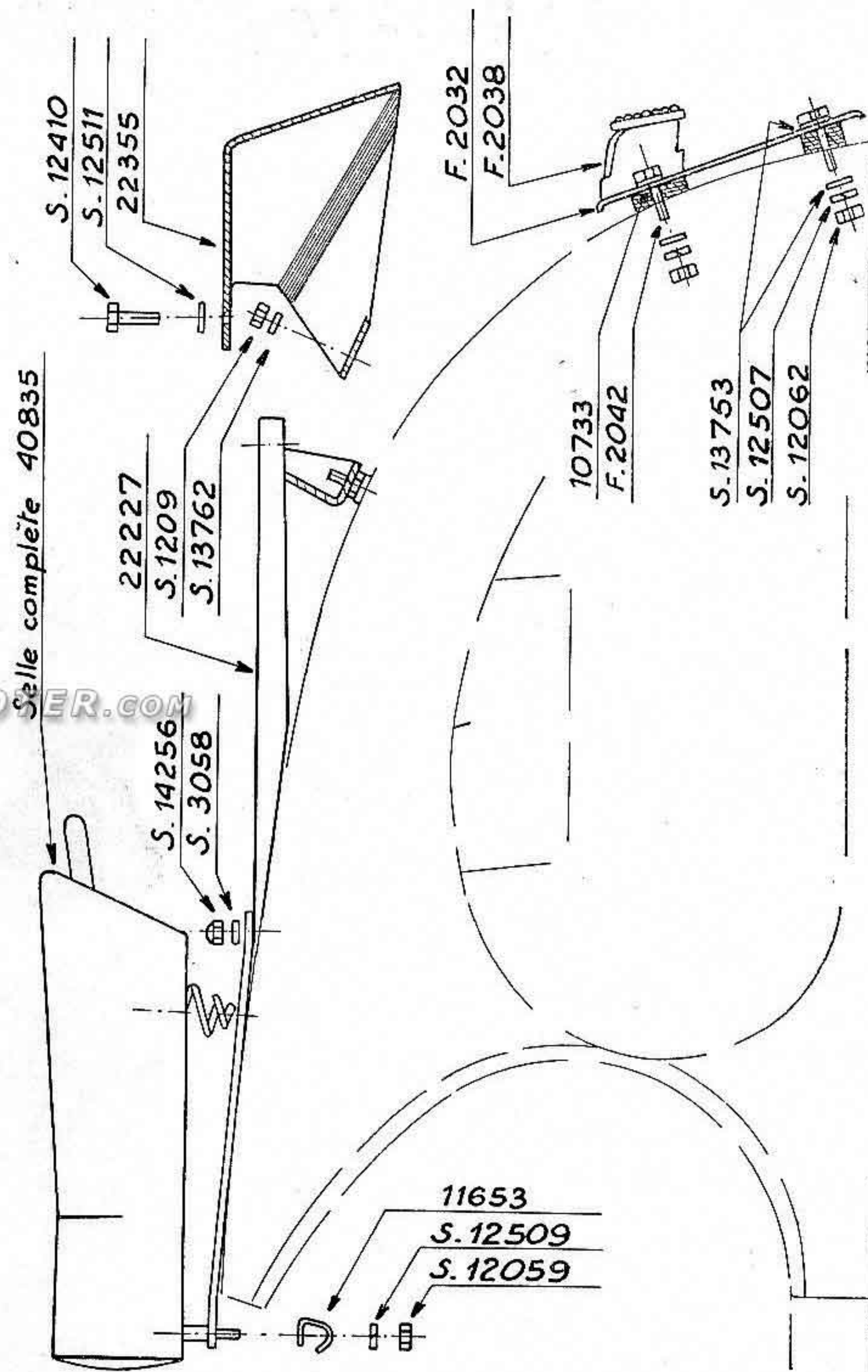
Ce porte-bagages de forme plus rationnelle permet tout en ayant une résistance plus grande un allègement et une ligne plus esthétique.

SUPPORT de ROUE de SECOURS

Ce support de résistance accrue est maintenant fixé directement sur les 2 goujons de la coque avec le porte-bagages.

LANTERNE ARRIÈRE

Cette lanterne fixée sur une plaque AR. de forme nouvelle comporte un catadioptré incorporé dans le verre de feu rouge.



POT D'ÉCHAPPEMENT

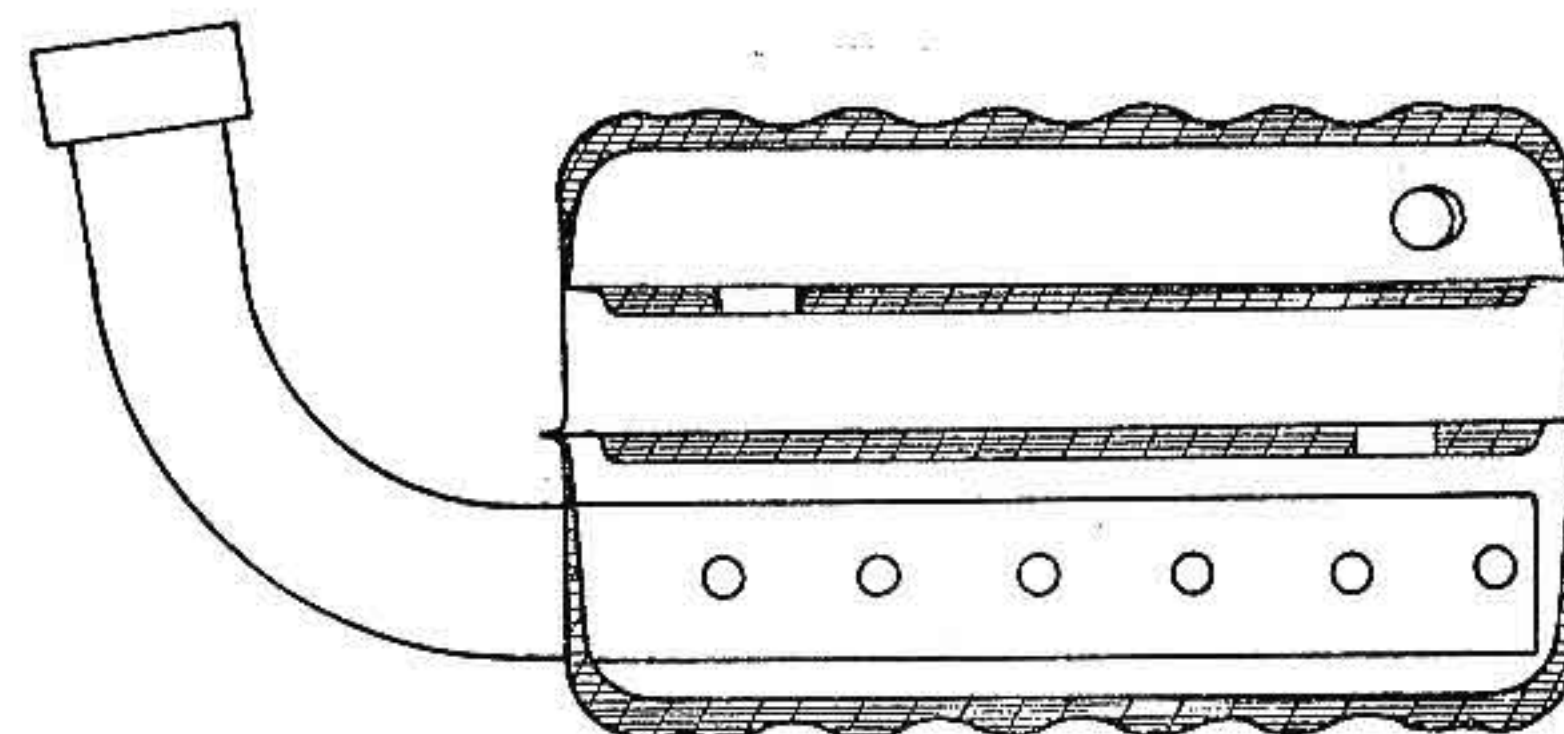
Pour permettre un meilleur amortissement du bruit causé par l'échappement, le nouveau pot d'échappement silencieux comporte 3 chambres de détente.

Ces 3 chambres matelassées de laine de verre comme l'indique le croquis ci-contre sont conçues de telle manière qu'elles ne freinent l'échappement que dans les limites permises pour obtenir le rendement optimum du moteur.

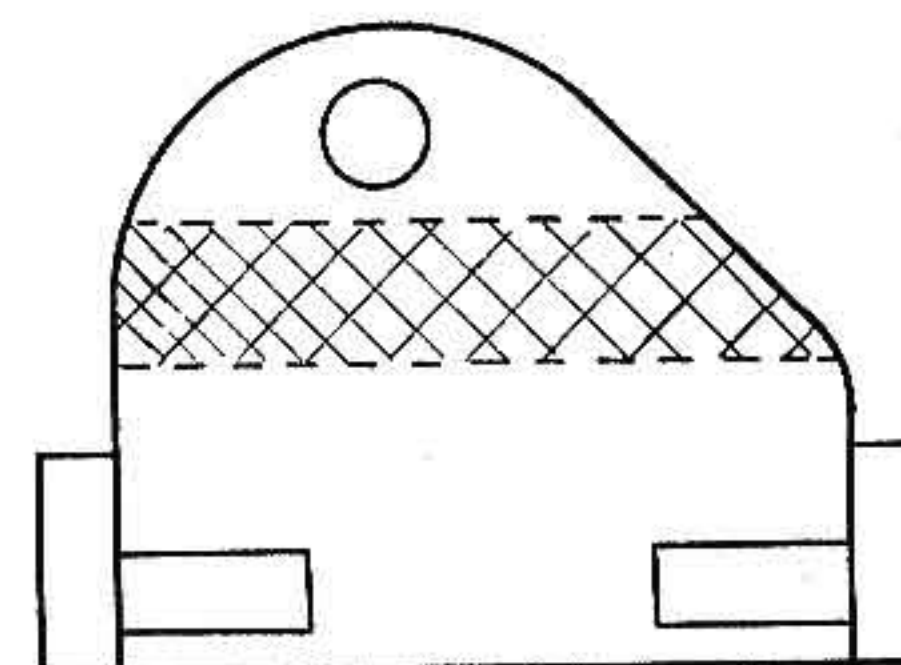
ÉPURATEUR D'AIR WWW.VINTAGESCOOTER.COM

De conception modifiée, l'épurateur comporte 2 chambres dont la 1ère évite l'encrassement du tamis et par cela même une meilleure aspiration au carburateur.

Le nettoyage de celui-ci s'effectue de même manière que pour les modèles précédents.



*pot d'échappement
(2/18 130)*



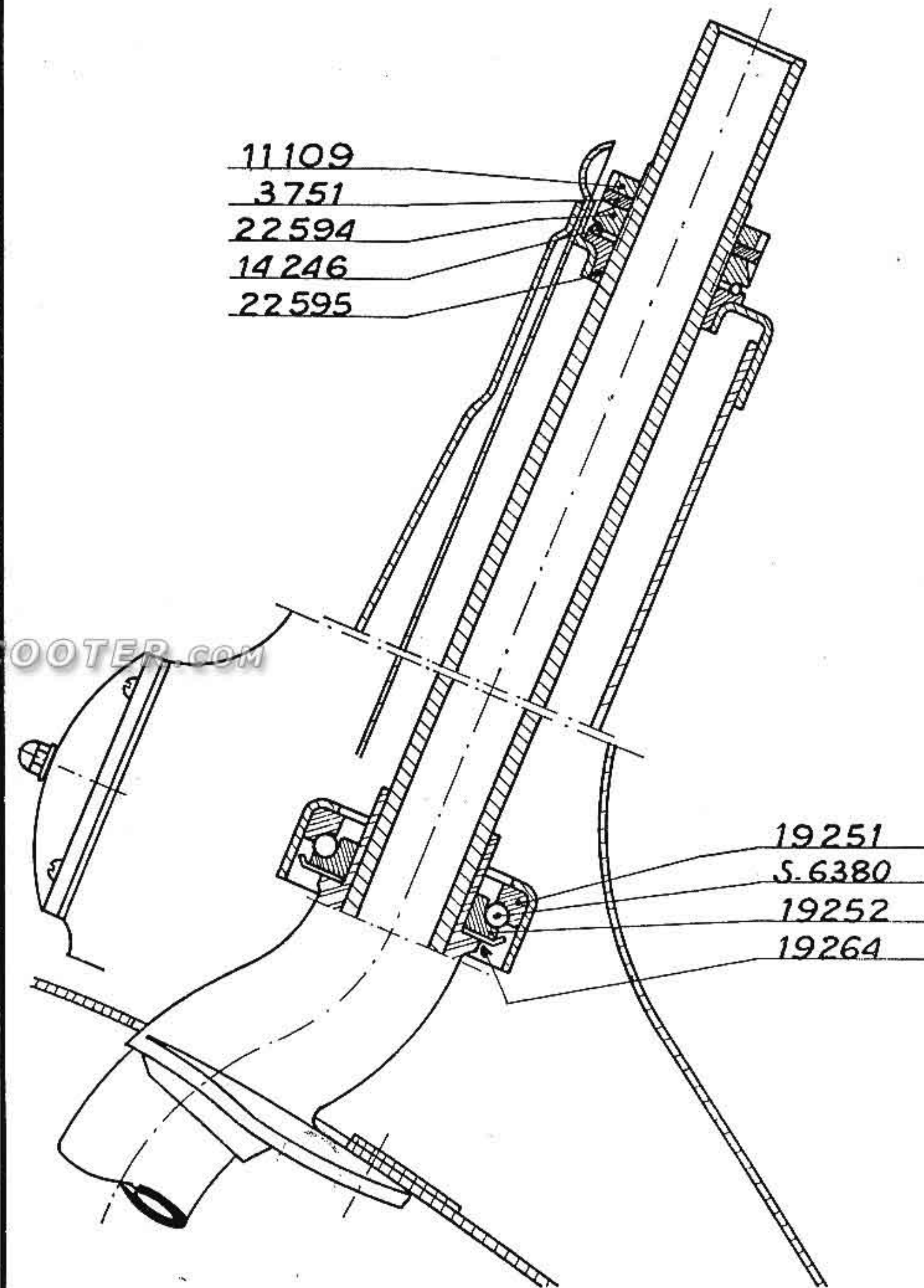
*épurateur d'air complet
(22320)*

CUVETTES DE DIRECTION

Les cuvettes de direction plus largement dimensionnées réduiront l'usure des billes et la forme même de ces cuvettes permettra une rectification plus précise des surfaces de roulement d'où une conduite plus douce.

La dimension des cuvettes de direction ayant augmenté, il en résulte une modification intérieure de la coque à la bague support de cuvette inférieure ainsi qu'à l'emplacement de la cuvette supérieure.

Cette nouvelle amélioration permettra une meilleure tenue de route par réduction du poids unitaire sur chaque bille.



Tube direction nu : 22298

Tube direction avec garde-boue : 22299

G I C L E U R

Nous vous signalons que nous montons à partir de la VESPA 120.700 sur tous les scooters équipés d'un carburateur GURTNER, un gicleur de 30 au lieu de 32.

Il n'y aura lieu, en aucun cas, de changer de gicleur, celui-ci correspondant à la carburation exacte de notre moteur.

WWW.VINTAGESCOOTER.COM

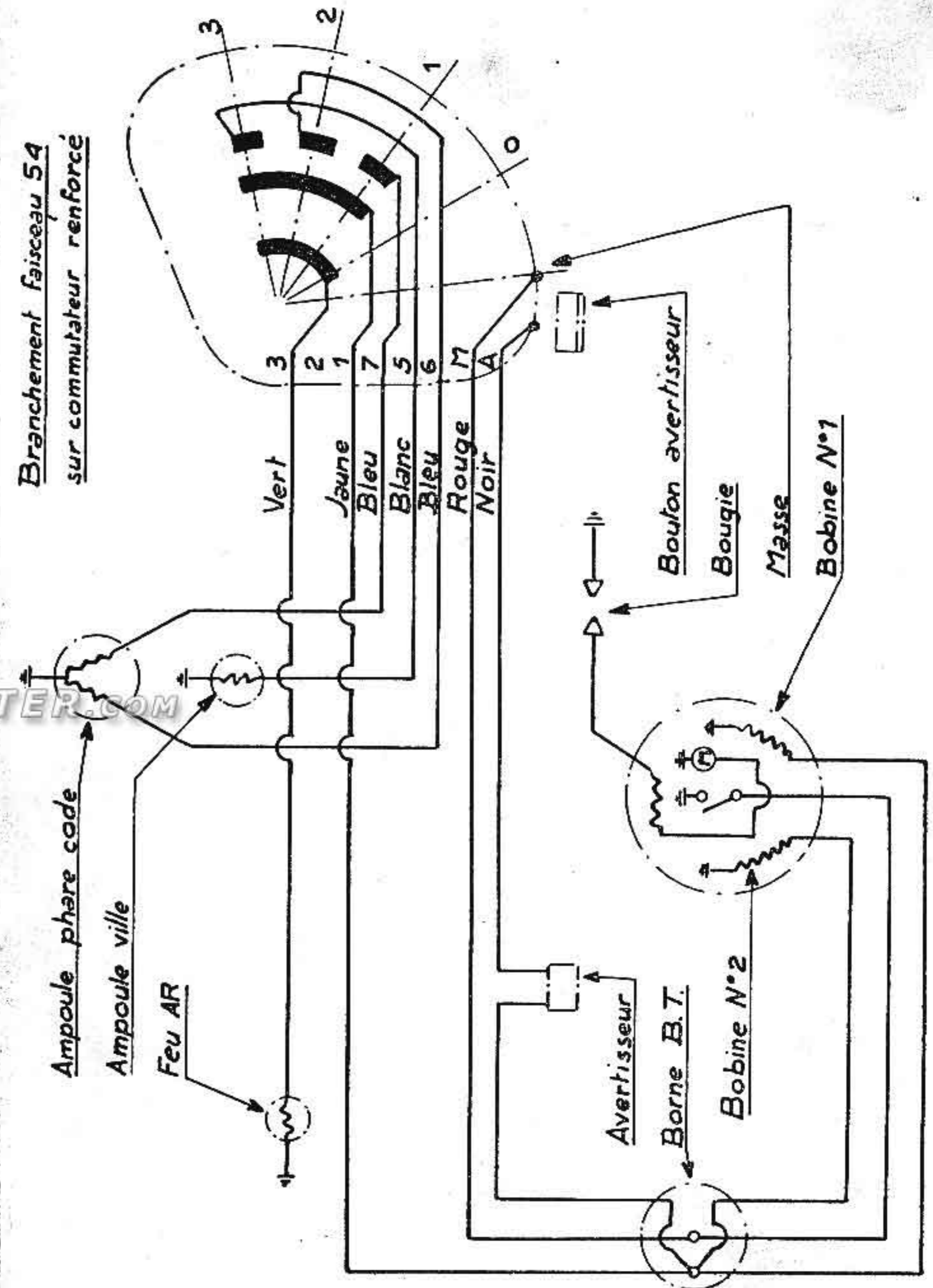
En ce qui concerne les carburateurs DELL'ORTO, le gicleur de marche reste inchangé et a une cote d'origine de 80.

COMMUTATEUR 54

Notre nouveau commutateur renforcé monté en série sur la VESPA 55 pourra être adapté en remplacement du commutateur modèle 54 à condition toutefois d'effectuer les branchements comme indiqué sur le croquis ci-contre.

- Lamelle 3 - fil vert - du feu AR. au commutateur.
- Lamelle 2 - aucun fil ne parviendra à cet endroit.
- Lamelle 1 - fil jaune - de la prise B.T. (bobine n° 1 et 2) au commutateur.
- Lamelle 7 - fil bleu - du phare (code) au commutateur.
- Lamelle 5 - fil blanc - du phare (ville) au commutateur.
- Lamelle 6 - fil bleu - du phare (route) au commutateur.
- Lamelle M - fil rouge - de la prise B.T. (masse) au commutateur.
- Lamelle A - fil noir - de l'avertisseur au commutateur.

A noter que ces branchements sont applicables sur les "TRI" ayant un numéro de construction antérieur à 3.320 et sur les "VESPA" comprises entre le n° 70.200 et 118.119.



COMMUTATEUR 53

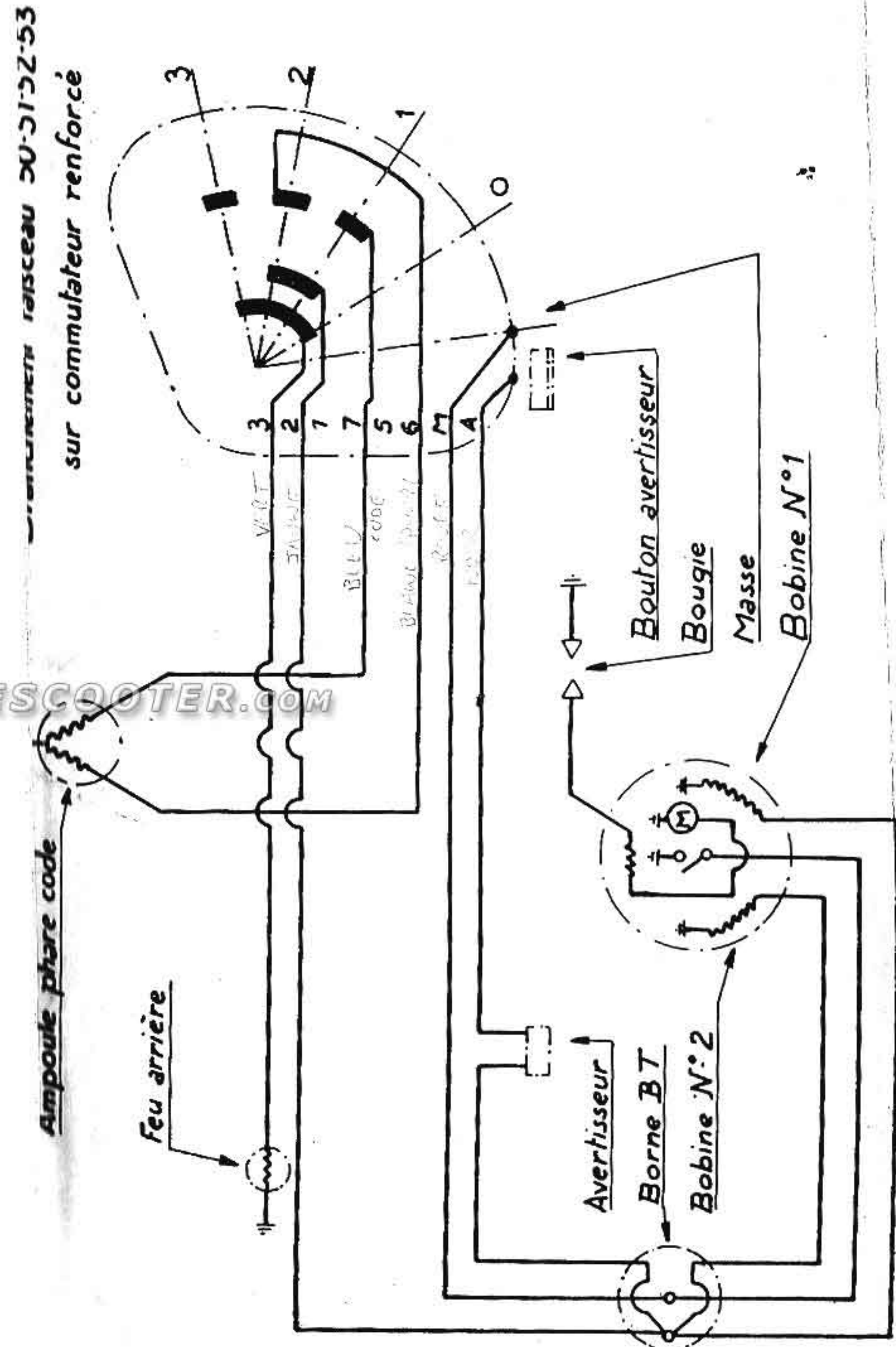
Pour toutes les "VESPA" dont le numéro constructeur est antérieur à 70.199, il y a possibilité d'adapter le commutateur renforcé modèle 55 à condition toutefois d'effectuer le branchement comme indiqué sur le croquis ci-contre.

- Lamelle N° 3 - fil vert - du feu AR. au commutateur.
- Lamelle N° 2 - fil jaune - de la borne B.T. (bobine n° 1 & 2) au commutateur.
- Lamelle N° 1 - aucun fil.
- Lamelle N° 7 - fil bleu - du phare (code) au commutateur.
- Lamelle N° 5 - aucun fil.
- Lamelle N° 6 - fil blanc - du phare (route) au commutateur.
- Lamelle M - fil rouge - de la prise B.T. (masse) au commutateur.
- Lamelle A - fil noir - de l'avertisseur au commutateur.

Pour améliorer la tenue du faisceau sur le commutateur, monter à la sortie de celui-ci un manchon caoutchouc n° 18.937.

La position 3 du commutateur ne correspond à aucun éclairage, ni au phare, ni à l'ampoule AR.

Applicable à dater du : 1/12/54 sur : VESPA 53



En complément de notre Notice Technique n° 10, nous vous indiquons que nous avons renforcé le roulement 12.501 de l'arbre secondaire en le remplaçant par le roulement n° 7.563.

Sur tous les moteurs montés avec roulement 7.563, une lettre "C" sera marquée sur la patte de fixation du carter sur la traverse moteur en regard du numéro moteur du scooter.

Le roulement étant plus épais, l'entretoise n° F.2071 portera le n° F.2013 et la bague acier n° 2.150 portera le n° 20.590.

En outre, l'ensemble des 2 semi-carters accouplés sera dénommé F.2005 au lieu de F.2160 comme précédemment.

Les semi-carters TRI porteront le n° F.2045 au lieu de F.2161, les autres pièces mentionnées plus haut étant les mêmes et le repère "C" applicable aux moteurs TRI également.

ECHANGES STANDARD

Nous avons décidé pour simplifier le travail de notre réseau de Stations Services de supprimer de notre approvisionnement la bague bronze n° 18.207 et d'effectuer pour la bague boutonnière complète n° 18.206 un échange standard.

Pour obtenir cette pièce vous pourrez nous adresser la bague boutonnière 18206 usagée et nous vous retournerons, dès réception et contrôle, une bague complète renouvelée pour le prix de :

430 Frs

Nous vous rappelons, en outre, que vous pourrez obtenir dans les mêmes conditions :

- échange standard -

Embiellages tous modèles.....	3.130 Frs
Cylindre avec piston, axe, circlips, et segment.....	2.200 Frs
Amortisseur AV.....	1.650 Frs
Amortisseur AR.....	1.750 Frs

Nous vous rappelons que pour ces 2 dernières pièces, celles-ci doivent nous parvenir non déplombées.

Les prix ci-dessus s'entendent remise non déduite, toutes taxes en sus au 1er AVRIL 55.

Applicable à dater du : 1/4/55 sur : VESPA 55 & TRI 55

Nous vous informons que nous avons décidé, à partir de la Vespa numéro châssis 145.000, de supprimer la pompe à pneumatiques des accessoires livrés dans le coffre à outils de notre Scooter.

Nous avons pris cette décision en constatant, que dans 95 % des cas, cet accessoire était inutilisé par suite de la possession d'une roue de secours et du manque d'efficacité des réparations effectuées sans vulcanisation.

WWW.VINTAGESCOOTER.COM

En contrepartie et à dater du 1/7/55, conformément aux prescriptions du Code de la Route, nos Scooters seront équipés, sans supplément de prix, d'un rétroviseur conforme aux lois en vigueur.

RESSORT de SUSPENSION AR.

Il nous a été signalé que parfois la "Vespa" étant en charge avec un passager, le ressort de suspension AR. frottait sur le pneu de la roue AR.

Après étude des causes de cet incident nous avons déterminé que ceci provenait de la somme des tolérances admises sur la fabrication des différentes pièces composant la suspension AR.

Pour remédier à ceci, nous avons modifié la valeur de nos tolérances, mais sur les scooters possédant cette anomalie il est nécessaire d'agir comme indiqué ci-dessous :

- 1°) Le ressort hélicoïdal de suspension n'étant pas rigoureusement concentrique par rapport à son axe, tourner celui-ci de façon que la partie la moins proéminente se trouve côté roue.
- 2°) Vérifier à la partie inférieure de l'amortisseur AR. que l'entretoise du silentbloc ait la partie en saillie sur le silentbloc côté roue.

Dans le cas contraire tourner d'un demi tour la partie inférieure de l'amortisseur.

- 3°) Desserrer les boulons de blocage du moteur sur la traverse support et rattraper le jeu de la chape support d'amortisseur sur ces boulons vers l'extérieur,
- 4°) Vérifier que le silentbloc supérieur d'amortisseur soit bien centré.

Si toutefois toutes ces opérations n'apportent aucune amélioration, retourner l'ensemble support supérieur, amortisseur avec son ressort et chape inférieure à notre Usine aux fins d'examen.

Applicable à dater du :

sur : VESPA "55"

NOTICE TECHNIQUE N° 24 / 1

Dans le but de faciliter le travail de recherche de nos Agents et leur permettre éventuellement de nous renseigner utilement, nous donnons ci-après l'analyse des différents bruits perceptibles dans un moteur.

CONSTATATIONS

1°/ Claquement au ralenti

- a) Ce claquement cesse en débrayant et en passant une vitesse à l'arrêt. Dans ce cas, le bruit n'est pas dangereux pour le fonctionnement du moteur.
- b) Ce claquement ne cesse pas dans les conditions décrites ci-dessus mais disparaît en augmentant le régime et la charge du moteur - Ce bruit peut s'atténuer au fur et à mesure que le moteur chauffe.
- c) Ce claquement ne cesse pas en passant une vitesse à l'arrêt et augmente tandis que le moteur chauffe.

2°/ Ronflement au ralenti

Ce ronflement augmente en accélérant légèrement et en allumant le phare ou le code.

CAUSES

Jeu entre les dentures hélicoïdales du pignon d'embrayage et du pignon élastique.

Produit par le basculement du piston au point mort bas.

L'axe du piston a un jeu anormal sur celui-ci.

Ronflement provenant du volant magnétique.

REMÈDES

Changer le pignon d'embrayage suivant les indications de la Notice Technique n° 25.

Vérifier que les segments ne soient pas gommés (voir Notice Technique n° 26). Si ce n'est pas le cas, le bruit n'est pas dangereux pour le fonctionnement du moteur.

Ne pas changer le piston mais seulement l'axe de piston par un axe cote majoration.

Vérifier l'entrefer du volant magnétique.

Celui-ci doit être compris entre 0,105 et 0,250. Effectuer le réglage uniformément en agissant sur les vis de fixation des 3 bobines.

. / .

NOTICE TECHNIQUE N° 24 / 2

3° / Sifflement au ralenti

- a) Augmente en accélérant mais disparaît si on accélère après avoir débrayé et passé une vitesse.
- b) Augmente en accélérant et continue après avoir débrayé et passé une vitesse.

Si le bruit persiste après les opérations indiquées en "a".

4° / Sifflement intermittent

qui commence au ralenti augmente jusqu'à un certain régime et disparaît au-delà tandis que le moteur chauffe.

5° / Grattage ou broutage

Surtout en débrayant.

Sifflement des dentures hélicoïdales du pignon d'embrayage et du pignon élastique.

Frottement de la turbine de ventilation sur le couvercle de turbine.

Sifflement de roulement de vilebrequin.

a) Mauvaise lubrification.

b) Frottement des cages du roulement sur les bagues d'étanchéité de vilebrequin.

Fuite à la culasse, à la bougie ou à l'échappement.

Bruit de la butée d'embrayage.

Changer le pignon d'embrayage comme prescrit sur la Notice Technique n° 25.

Vérifier la fixation de la turbine et le jeu entre turbine et couvercle de ventilation.

Déculasser, mettre le piston au point mort bas et introduire 20 à 30 cm³ d'huile ESSO MOTOR OIL S.A.E. 30 dans chaque transfert. Faire tourner le moteur très doucement à l'aide du kick. Remonter la culasse et remettre en route. Si le bruit a disparu, conseiller le Client pour l'huile à utiliser dans son mélange.

Ouvrir le moteur et remplacer les bagues d'étanchéité de vilebrequin. Vérifier, en outre, que, après avoir récupéré le jeu des roulements entre gorge, billes et cage, cette dernière ne doit pas sortir du plan du roulement de plus de 0,1. En outre, l'excentricité de la cage par rapport à l'axe du roulement ne doit pas être supérieure à 0,5.

Vérifier la fixation de la culasse, de la bougie et du joint d'échappement. Bien bloquer ces pièces après avoir changé tous les joints d'étanchéité de celles ci.

Vérifier que la surface du plateau d'embrayage ne soit pas creusée et qu'il n'y ait aucune trace de bronze. Vérifier, en outre, que le jeu de la butée bronze, dans son logement dans le couvercle, ne soit pas excessif.

6°) Sifflement en marche

- a) Peut se produire en marche normale ou en coupant les gaz. Disparaît en passant au point mort.
- b) Ne disparaît pas dans les conditions ci-dessus.

Sifflement des dentures hélicoïdales.

Sifflement des roulements d'embiellage.

www.VINTAGESCOOTER.COM

. / .

Si ces faits sont vérifiés, changer le plateau et la butée d'embrayage. Régler l'embrayage avec environ 1 m/m de garde à la cocotte de la poignée.

Se référer au paragraphe "3 a".

Se référer au paragraphe "3 b".

PIGNON D'EMBRAYAGE

Dans le but de guider nos Agents en ce qui concerne le changement éventuel du pignon d'embrayage, veuillez trouver ci-après les précisions suivantes :

A) Par rapport au diamètre primitif théorique les pignons d'embrayage ont la denture hélicoïdale dont les dimensions effectives peuvent être plus grandes ou plus petites.

La dimension effective de chaque pignon est donnée par une lettre gravée au crayon électrique sur la face latérale de la denture droite.

Les lettres vont de "A" à "G" selon le principe suivant :

1°/ de "A" à "D" : engrenages dont le diamètre primitif est plus petit ou égal au diamètre théorique.

2°/ de "D" à "G" : engrenages dont le diamètre primitif est égal ou plus grand que le diamètre théorique.

Les valeurs de ces écarts mesurés au diamètre primitif sont les suivantes :

- A) Moins 0,25 - Moins 0,20
- B) Moins 0,19 - Moins 0,13
- C) Moins 0,14 - Moins 0,10
- D) Moins 0,09 - Moins 0,00
- E) Plus 0,01 - Plus 0,10
- F) Plus 0,11 - Plus 0,15
- G) Plus 0,16 - Plus 0,20

B) Dans le cas où il s'agit d'éliminer un claquement, il faut remplacer le pignon existant par

. / .

Applicable à dater du : 1/6/55 sur : VESPA & TRI-VESPA

. / .

un pignon plus grand, parce qu'il s'agit d'un jeu à réduire entre dentures.

Dans le cas d'un sifflement, il faut remplacer le pignon existant par un autre plus petit, parce qu'il s'agit d'un jeu à augmenter entre dentures.

C) Dans la pratique, nous conseillons de vérifier la lettre existante sur le pignon en service et de choisir un pignon portant la lettre immédiatement supérieure ou inférieure selon le cas.

D'effectuer ensuite un montage "à blanc" avec un faux moyeu et de vérifier que dans 4 positions de la couronne hélicoïdale existe un léger jeu qui doit être le plus possible uniforme et inférieur à celui qui existait avec le précédent pignon dans le cas d'un claquement, ou supérieur dans le cas d'un sifflement.

N.B. - Dans le cas de remplacement d'un pignon d'un embrayage il est nécessaire de conserver celui démonté, s'il est en bon état, afin de pouvoir le remonter sur une autre machine, le cas échéant.

GOMMAGE DES SEGMENTS

Dans le cas où un gommage persistant de segments se vérifierait, examiner dans l'ordre les points suivants :

A) Avance à l'allumage

Nous rappelons que cette avance est à vérifier exclusivement avec les disques gradués et les coulisseaux et en déterminant le point mort comme moyenne de graduation lue au même repère du coulisseau.

Ce calage doit être le suivant et placé sur l'avance :

- a) Moteurs jusqu'au modèle 53 $33^{\circ} \pm 1^{\circ}$
- b) Moteurs 54 et 55 $28^{\circ} \pm 1^{\circ}$

B) Vérifier que la carburation soit régulière et surtout sans trou à la reprise. Normalement, un moteur dont la carburation est régulière doit pouvoir démarrer au ralenti à chaud.

C) Vérifier si sur le moteur n'est pas montée une bougie trop chaude ou trop froide.

Nous rappelons que des bougies d'un degré thermique approprié au moteur VESPA sont, par exemple, la :

A.C. 45 L
MARCHAL 35
BOSCH 175 T 1

Vérifier que l'huile employée soit une huile minérale pure qui doit, en tout cas, donner une calamine variant entre le noir et le marron foncé, mais être toujours dure et compacte (voir Notice Technique n° 7 qui préconise l'utilisation de ESSO MOTOR OIL S.A.E 30).

Vérifier que les calaminages de la lumière d'échappement et du pot d'échappement ne soient excessifs.

Nous rappelons enfin que même, si toutes les conditions ci-dessus étaient satisfaites, les gommages des segments peuvent se vérifier si l'utilisateur a l'habitude de demander l'effort maximum au moteur aussitôt après le démarrage, c'est-à-dire moteur froid. A ce sujet il est à remarquer que, généralement, pour atteindre une température de fonctionnement satisfaisante, 3 à 4 kilomètres parcourus en un régime moyen sont nécessaires.

EMBRAYAGE

Nous vous avons indiqué par notre Notice Technique n° 9 les modifications apportées à l'embrayage 55 par rapport à l'embrayage 54.

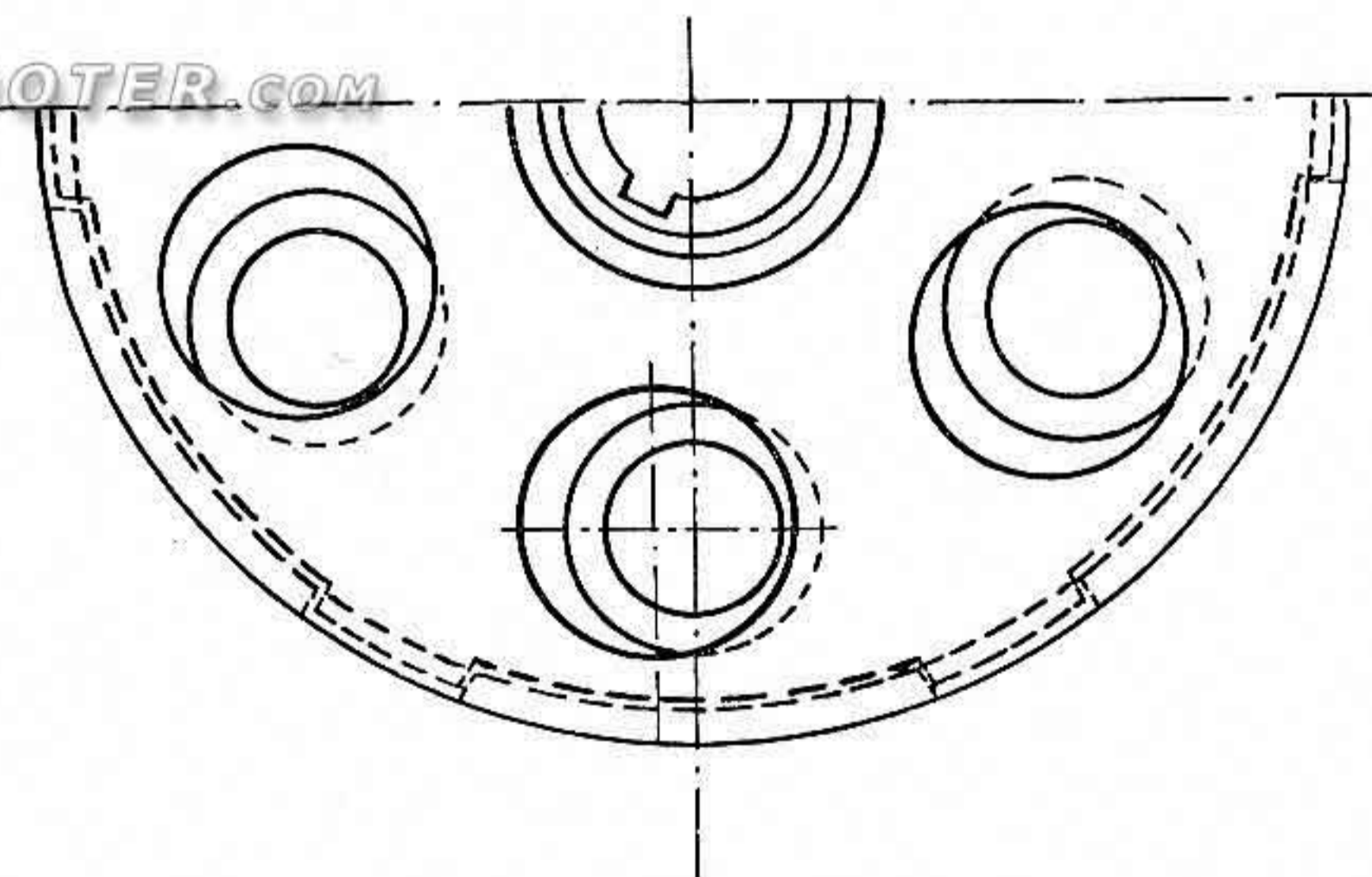
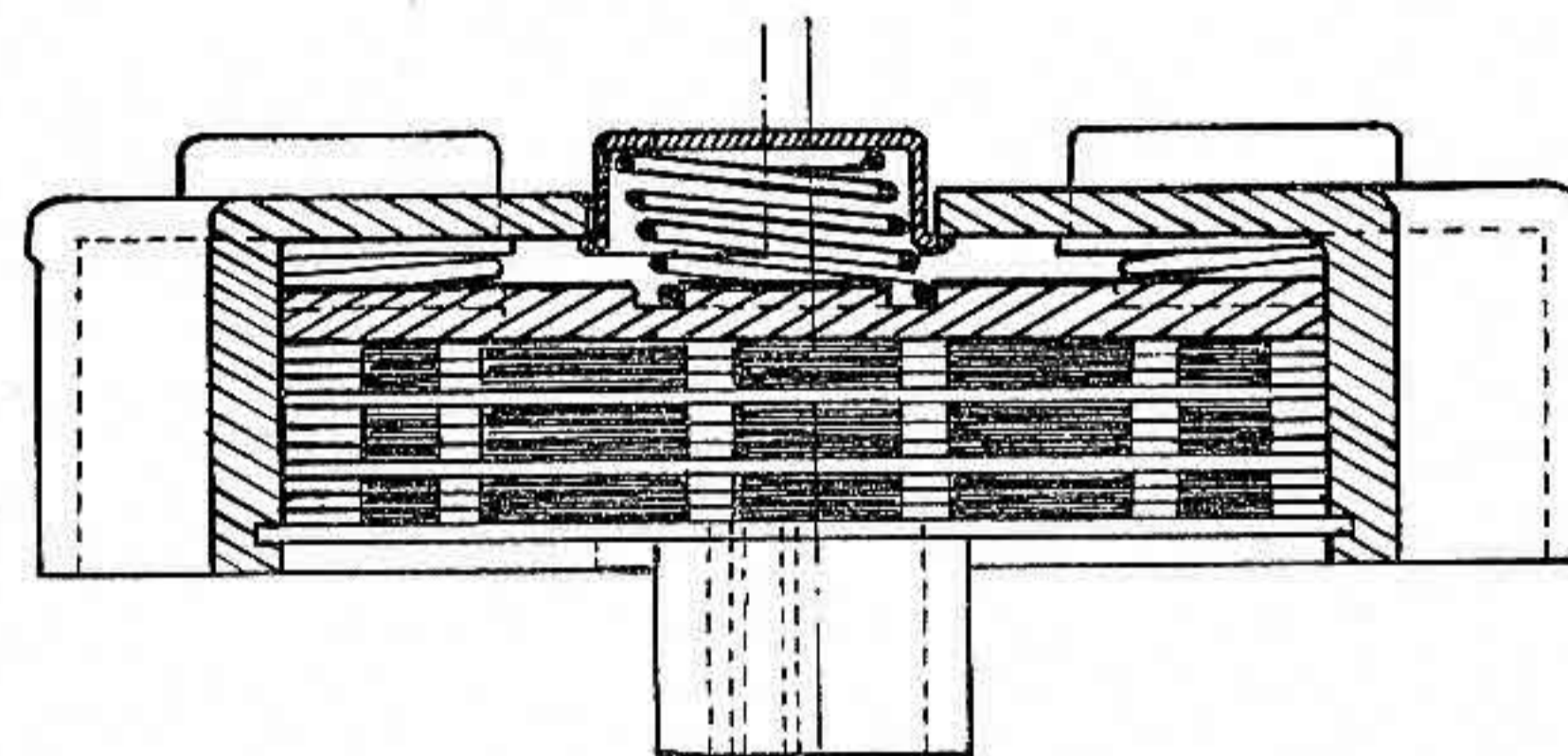
Pour augmenter l'efficacité de celui-ci et éviter le broutage lors d'efforts violents, nous avons modifié sur la cage de l'embrayage l'emplacement des trous support de coupelles par rapport aux rainures de glissement des disques et du moyeu.

Le décalage des trous étant de 5° par rapport aux emplacements des ressorts dans le moyeu il en résultera une position oblique de ces ressorts.

Nous vous demandons, lors de la révision d'embrayages, de bien placer les coupelles dans leurs logements et de bien positionner les ressorts de poussée dans l'emplacement réservé à cet effet sur le moyeu.

En effet, si ces ressorts sont en position droite, ils ne seront pas encastrés dans leurs appuis et la course du débrayage sera réduite de la profondeur des emplacements dans le moyeu.

Le croquis ci-contre vous montrera exactement le positionnement de ces ressorts.



AMORTISSEUR AV

Nous recevons fréquemment en échange garantie des amortisseurs AV dont le fonctionnement est parfaitement normal.

Dans le but d'éviter du travail inutile et des frais de transport, nous vous prions avant tout envoi de procéder à un examen sommaire.

Pour vérifier si un amortisseur est en état de fonctionnement normal, il suffira de le comprimer à fond et de le suspendre verticalement. Accrocher ensuite dans la partie basse un poids de 7 kgs.

En lâchant ce poids sans choc, la descente complète de l'amortisseur doit s'effectuer dans un temps compris entre 4 et 12 secondes.

Hors de ces limites l'amortisseur pourra nous être retourné aux fins d'examen.

Nous vous rappelons que la pratique courante veut qu'un amortisseur soit essayé en le tirant et en le comprimant horizontalement à la main. Or, dans cette position horizontale, tout amortisseur accusera une course à vide car il lui sera impossible de s'amorcer.

En outre, les traces d'huile sur la surface extérieure ne signifient pas une fuite, car elles peuvent provenir de l'huile imbibée dans le feutre du cache-poussière.

" V E S P A 56 "

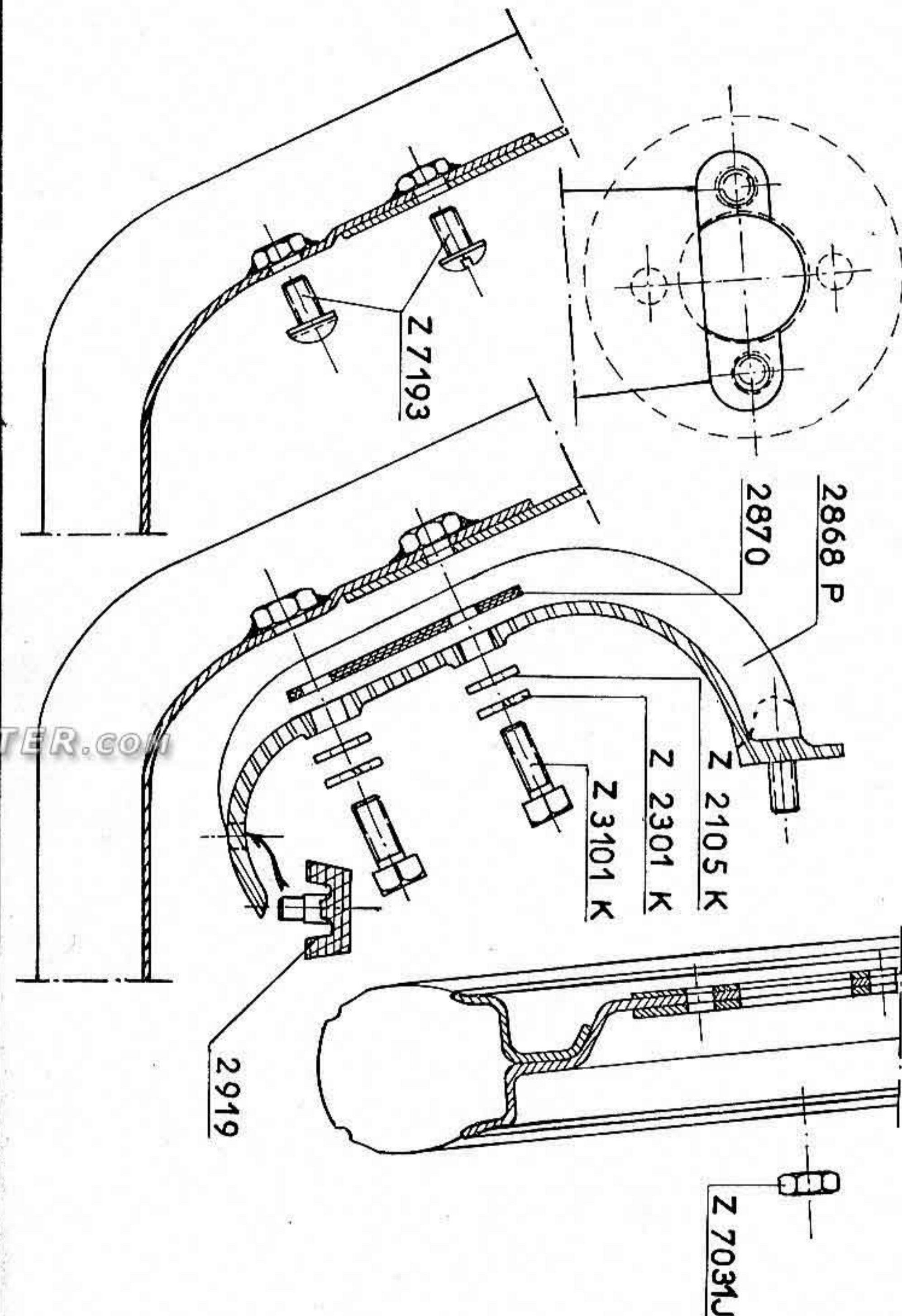
A partir du Scooter 165.101 nous avons apporté les modifications suivantes :

- Guidon raccourci de 20 m/m - Celui-ci portant la réf/2.746 J sera adaptable sur les modèles antérieurs en remplacement du guidon réf/1.641 J.
- Le Cylindre réf/1 001 a été amélioré en modifiant légèrement la forme des lumières et sera adaptable sur les modèles 1954 et 1955.
- Le Cache-direction, inamovible de coque comporte une bordure inférieure améliorant la résistance.
- Le Tambour de frein AR. est fretté permettant ainsi une amélioration du freinage. Il porte la réf/2.728 P et sera adaptable sur les modèles antérieurs.
- La Coque est équipée pour recevoir le support de roue de secours à l'intérieur du tablier comme il est indiqué sur le croquis ci-contre.

Comme conséquence la bande centrale du renfort réf/1.391 sera remplacée par la bande réf/2.974.

- Les Bandes extérieures de marchepieds sont allongées et enveloppent complètement le repose-pieds, elles portent les références suivantes :

Bande droite	2.863
Bande gauche	2.862



- La peinture a de nouveau été améliorée en qualité et la teinte légèrement foncée. La peinture pour effectuer les retouches pourra être commandée à la Société VILLEMÉR - LE THILLAY (S.&O) sous la dénomination - laque cellulosique B.D. gris-vert VESPA réf/5.315 nouvelle teinte.
- Le phare comportera une visière chromée référence 2.736 J remplaçant la ceinture référence 1.776 J.
- Pour avoir une meilleure tenue de l'embrayage celui-ci est freiné par un anneau spécial réf/2.911 en remplacement de la rondelle grover réf/2. 2303 K comme on peut le constater sur le croquis ci-joint.

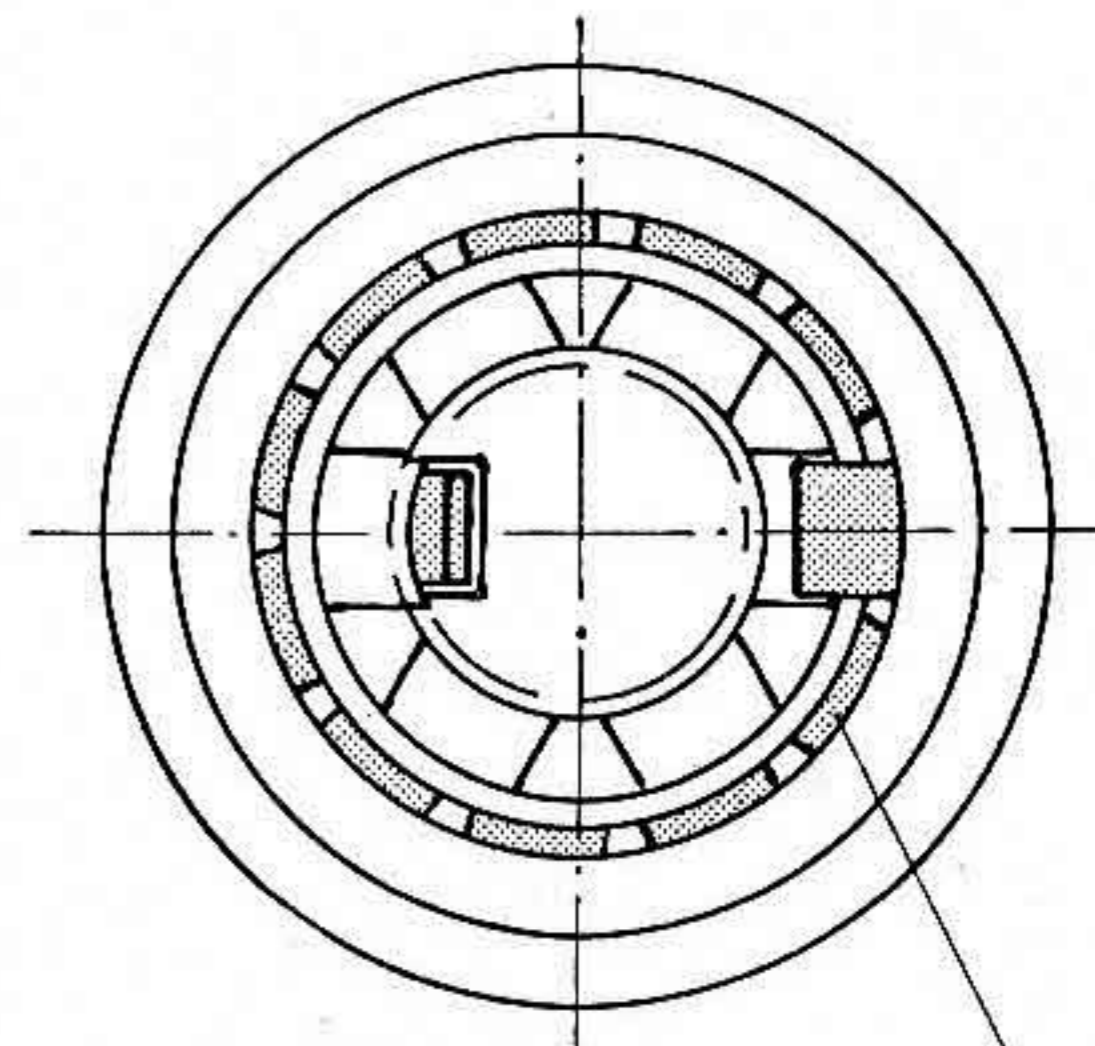
Début Octobre la crête de garde-boue sera affinée et portera la réf/2.726 et son emplacement sur le garde-boue étant légèrement différent celui-ci sera référencié 2.731 au lieu de 1.497.

L'ensemble du tube de direction avec garde-boue portera la réf/2.710 P au lieu de 1.496 P.

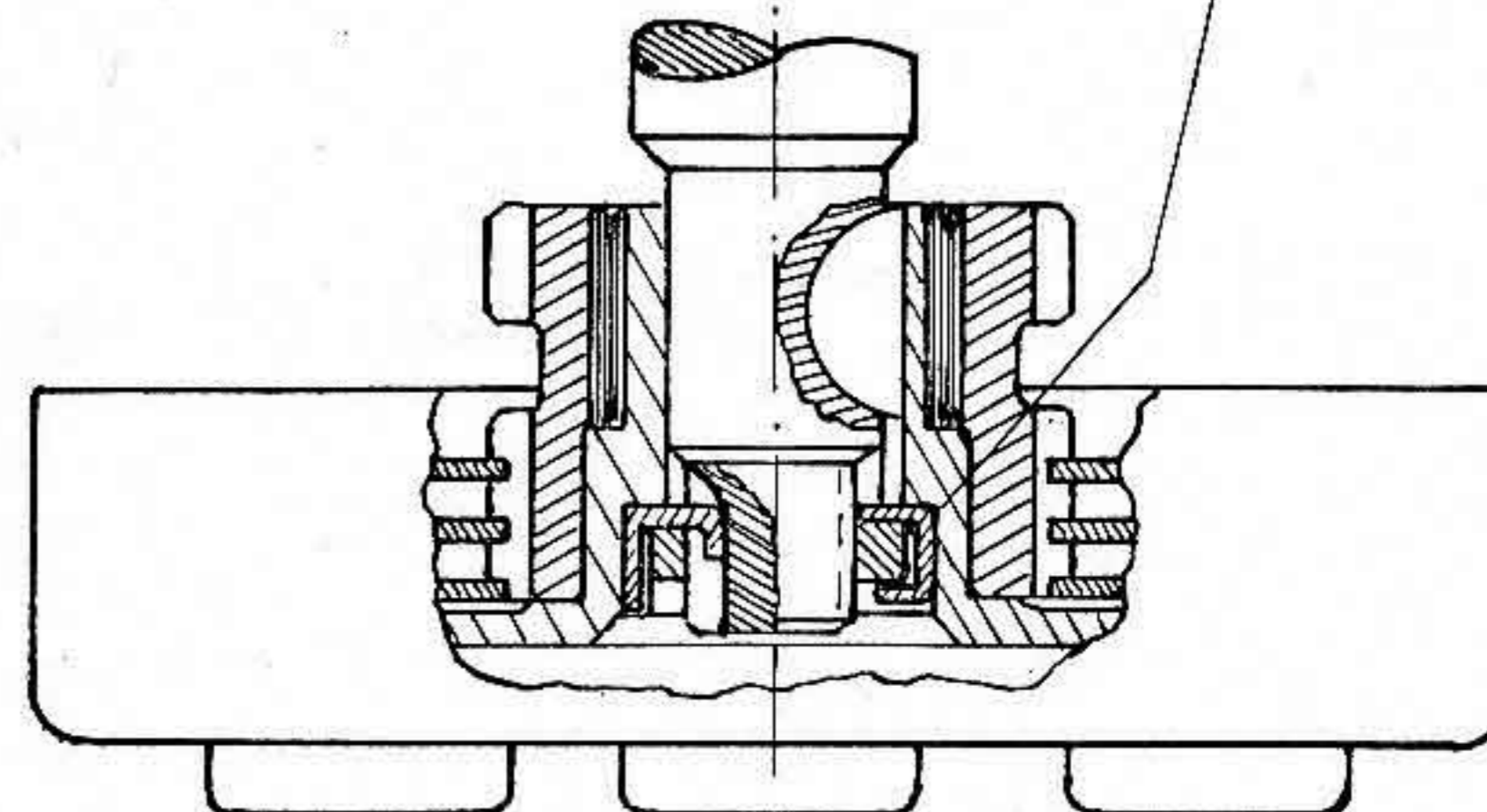
Le compteur sera en outre éclairé par l'intérieur dès que fonctionneront une des ampoules de phare AV. et sera référencié 2.835 au lieu de 1.813 comme précédemment.

Le couvercle support de guidon et de compteur sera référencié 2.845 au lieu de 1.677 et le porte-lampe 2.836 au lieu de 1.783.

FREINAGE DE L'EMBRAYAGE ECH: 2



ENSEMBLE ECH: 1



2911

Nous allons apporter sur nos prochains modèles de VESPA "58" les modifications suivantes dont nous vous indiquerons en temps voulu les dates d'entrée en vigueur :

1° - Traverse support moteur -

Les silentblocs de celle-ci seront coniques et tenues par deux rondelles poinçonnées sur le tube intérieur de traverse comme vous pourrez le constater sur le croquis ci-contre.

Toutes les pièces modifiées portent sur le croquis la nouvelle référence.

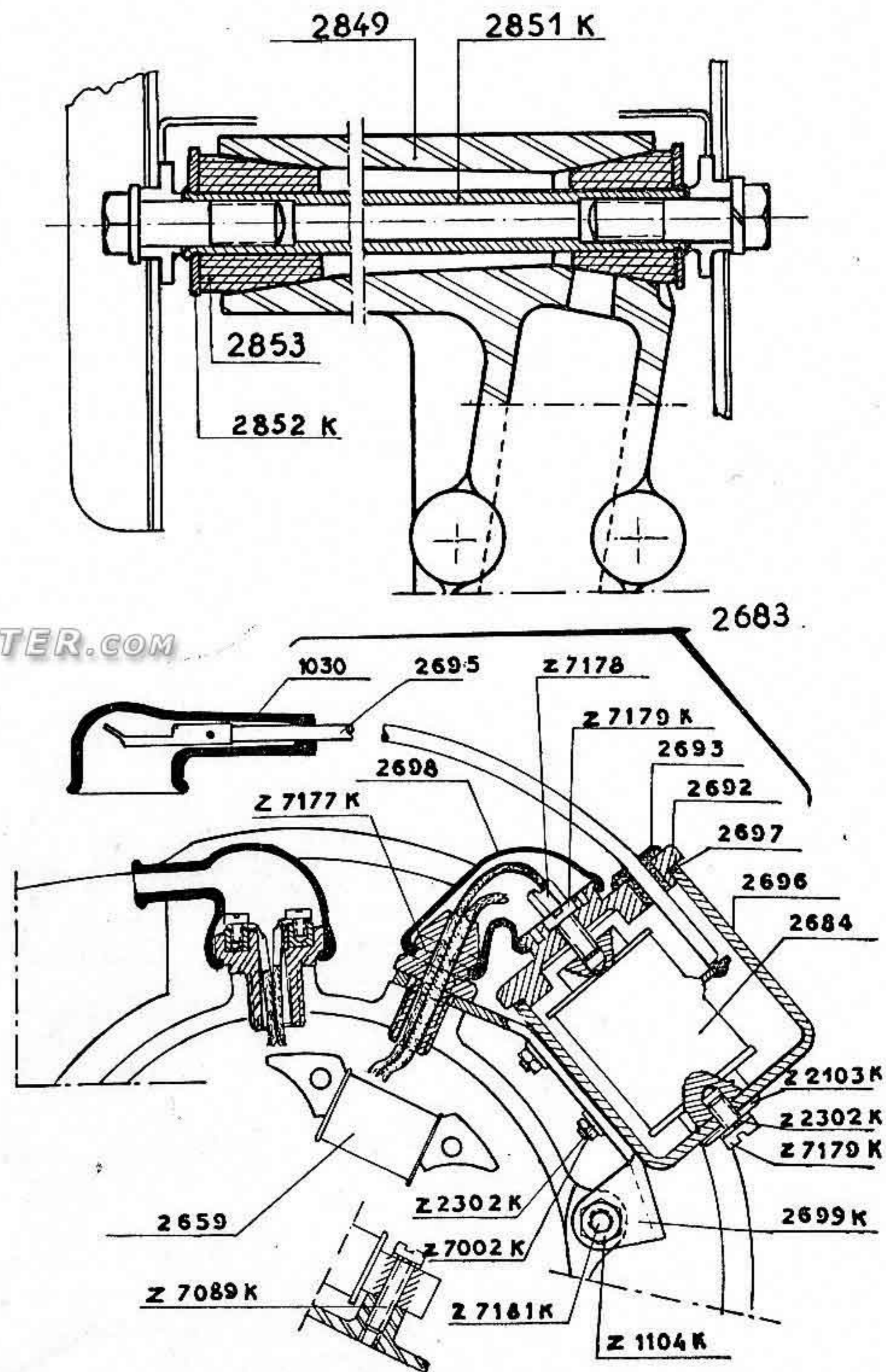
Cette transformation pourra être adaptée sur les modèles "53" à "58" lorsque la traverse devra être changée.

2° - Volant magnétique avec bobine extérieure -

La bobine H.T. qui se trouvait à l'intérieur du volant magnétique sera remplacée par une bobine extérieure au carter permettant un accès facile et un refroidissement amélioré de la bobine. La bobine d'alimentation, placée à l'intérieur du volant magnétique, sera différente de celle utilisée précédemment et portera la réf/2.659, la bobine complète, sans son support portera la réf/2.682 et toutes les autres pièces détachées pourront être livrées sous la référence indiquée sur le croquis ci-joint. Cette modification est destinée à rendre encore plus régulier le comportement de la bougie en augmentant son rendement et sa durée et pourra être adaptée sur les modèles "51" à "58".

Applicable à dater du :

sur : VESPA "58"



" V E S P A G. L. "

Dans la série des NOTICES TECHNIQUES qui suivent et qui portent toutes le même numéro, avec des indices différents, nous exposons les différences entre la "VESPA G.L." et la "VESPA" normale.

Les caractéristiques les plus marquantes de cette nouvelle machine sont les suivantes :

1°) Au point de vue esthétique, la "VESPA G.L." se détache nettement de la machine de série avec son nouveau guidon, son tablier moins large et au galbage plus prononcé, ses roues de plus grand diamètre, l'enjoliveur et la suspension AV. chromés, livrés en série.

L'adoption des roues de plus grand diamètre sur la "VESPA G.L." a essentiellement deux buts :

- 1° - De permettre en premier lieu le montage de tambours de frein de plus grand diamètre extérieur et;
- 2° - D'exploiter les performances de la machine en assurant entre autre une plus forte inclinaison possible dans les virages.

Les selles AV. et AR. sont très confortables et à tension réglable. Toutes les roues sont fournies d'origine avec pneus à flancs blancs et le coffre à outils possède une serrure "anti-vol".

Les modifications d'ordre mécanique sont exposées à la NOTICE TECHNIQUE N° 31/2.

./.

Applicable à dater du : 1/3/56 sur : VESPA G.L.

./.

Nous vous prions toutefois de noter que la peinture "VESPA G.L." est exécutée selon un procédé spécial. La peinture métallisée de base est recouverte d'une couche de vernis transparent qui a la double tâche de protection et d'augmentation du brillant superficiel.

Nous recommandons particulièrement en cas de retouches d'enlever d'abord le vernis transparent sur une zone plus large que la zone à raccorder et d'effectuer ensuite les raccords avec les précautions habituelles qu'un vernis métallisé impose.

Le vernis transparent devra être ensuite appliqué après séchage complet du vernis métallisé.

Nous serons susceptibles de vous donner, le cas échéant, l'adresse des Fournisseurs et les références des produits à utiliser.

NOTICE TECHNIQUE N° 31 / 2

Les modifications mécaniques apportées à la "VESPA GL" sont les suivantes :

1° - MOTEUR -

- a) Alésage porté à 58,5 ce qui donne une cylindrée de 146,05 cc.
- b) Piston indéformable réalisé au moyen d'un bord continu sur la partie inférieure de la jupe et traitement spécial de l'alliage hypérsilicié.
- c) Le cylindre a une lumière d'aspiration augmentée en diamètre, échanuré par le bas et poli intérieurement ainsi que la partie inférieure prolongée vers le bas, de façon à assurer le guidage complet du piston vers le point mort bas.
- d) Le carburateur est un "ZENITH M.X. 20". La caractéristique la plus marquante de celui-ci est que le gicleur principal est co-axial au flotteur, ce qui permet d'avoir une installation insensible aux variations de niveau conséquentes aux inclinaisons de la machine.

Nous vous demandons instamment de recommander à notre Clientèle de ne pas démonter ou faire démonter par des personnes incompetentes ce carburateur. Le nettoyage et le réglage de celui-ci devant uniquement être exécutés par des Spécialistes de nos Stations Services.

La pipe d'admission a un diamètre intérieur de 24, et le carburateur est muni d'un filtre à air "Permatic" enveloppé par un silencieux d'admission.

- e) La bobine d'allumage extérieure (comme nous l'avons signalé sur notre NOTICE TECHNIQUE N° 30), permet une endurance plus grande de la bougie qui doit durer au moins 7.000 Kms

./.

Applicable à dater du : 1/3/56 sur : VESPA G.L.

avec un ou deux nettoyages intermédiaires; celle-ci doit être la bougie A.C. 42 L. COM, dont l'écartement des électrodes est fixé à 0,6 mm.

- f) La Turbine de ventilation est au point de vue dimensions strictement la même que celle du modèle courant, mais est en "Zamack" au lieu d'"Aluminium", donc plus lourde. Il sera nécessaire de ne pas confondre les deux modèles et de monter ces turbines sur le modèle correspondant.
- g) La boîte de vitesses est de disposition classique et ne varie seulement que par le nombre des rapports et les démultiplications qui sont les suivants :

1ère vitesse : 1/13,3

2ème vitesse : 1/8,7

3ème vitesse : 1/8,2

4ème vitesse : 1/4,8

2° - FREINS -

En ce qui concerne les tambours de frein, nous vous signalons que ceux-ci sont munis d'ailettes permettant un meilleur refroidissement; cet ailetage réalisé en alliage léger, bon conducteur de la chaleur, a pour but d'augmenter encore la résistance des freins à l'échauffement, tandis que la rigidité nécessaire est assurée par une bague en fonte moulée dans la masse, ce qui permet un très bon coefficient du frottement sur les garnitures.

3° - RÉSERVOIR -

Le réservoir a une capacité portée à 8 litres et la réserve est de 1 l. 5.

4° GUIDON -

Le guidon de la "VESPA G.L." comporte un corps unique en aluminium coulé qui groupe le phare, le compteur kilométrique, et supporte à ses extrémités les poignées, en livrant à l'intérieur le passage pour les transmissions d'embrayage, du compteur, du frein AV. et du câblage électrique.

Le montage du câblage électrique entre le commutateur et le phare représente la seule difficulté dans le montage de ce nouveau guidon; il est nécessaire de grouper les 3 fils qui vont du commutateur au phare et de les prendre en bout avec une corde à piano pour les conduire du logement du commutateur vers le phare. La commande des gaz comporte à l'extrémité du câble une petite bague qui doit être accrochée dans les pions rivés sur la poignée tournante par une cosse.

Veiller à ce que la partie de la cosse étamée sur le câble soit tournée vers l'extérieur du guidon.

Le câble d'embrayage part de la poignée gauche et longe tout l'intérieur du guidon en ressortant par le côté droit à travers un passage prévu dans la cocotte soudée sur la poignée.

Veiller à ce que la partie du câble qui se trouve à l'intérieur du guidon conserve un mou suffisant pour éviter un angle à la sortie.

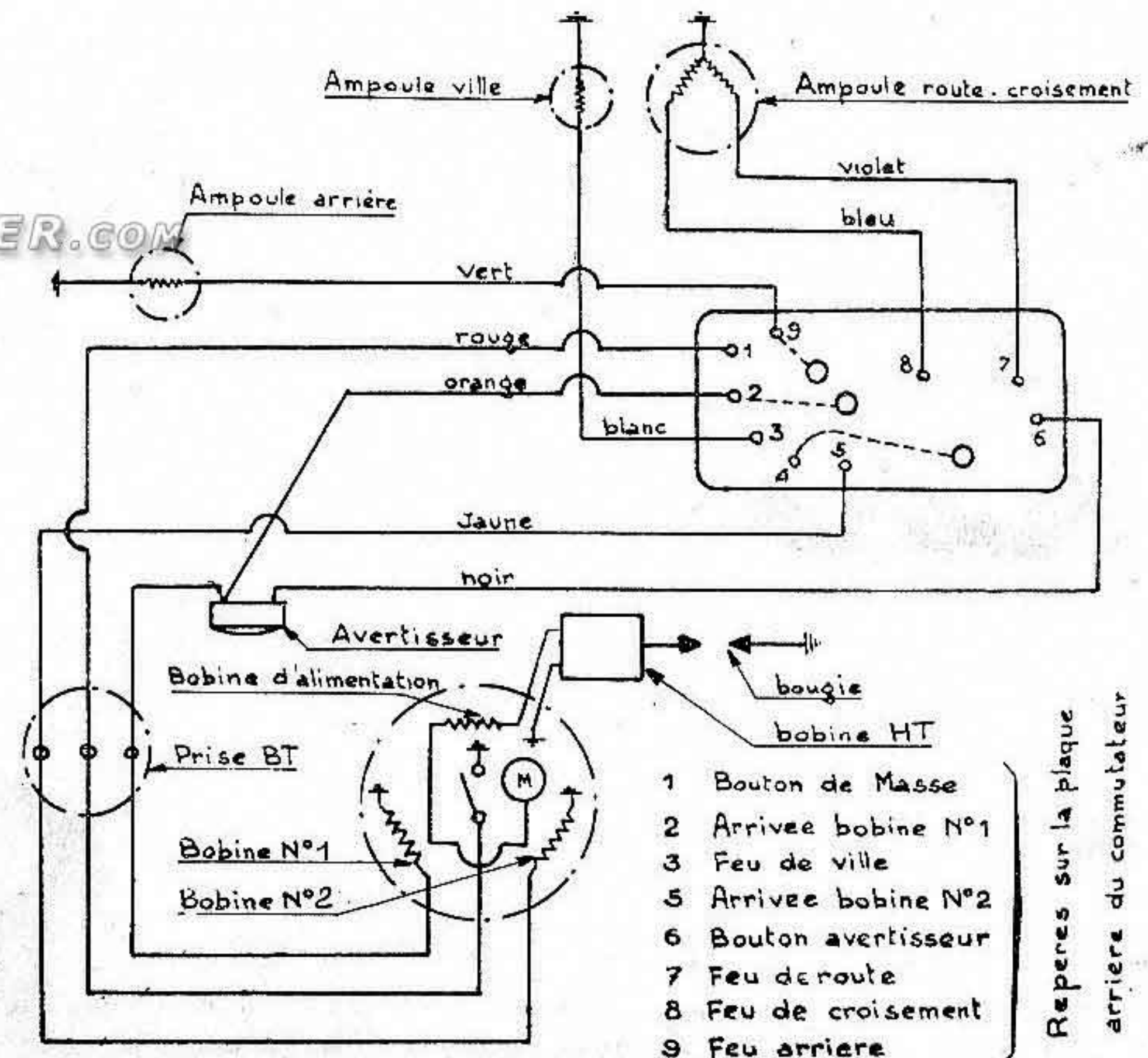
La gaine souple qui relie la cocotte droite à la sortie des câbles sur le côté droit de la poutre centrale protège en même temps la commande des gaz; la commande de l'embrayage et l'arrivée des fils électriques venant de la coque au commutateur.

Le commutateur comporte des bornes à vis pour le blocage des câbles.

Applicable à dater du : 1/3/56 sur : VESPA & TRI.

Il est prévu sur celui-ci les commandes suivantes :

- Un levier à 3 positions sur la face supérieure. Ce levier donne le point mort, l'allumage du feu de position et des feux de route et croisement.
- Toujours sur la face supérieure et à gauche un bouton de massé, et à droite la commande de l'avertisseur.
- Sur la face située vers l'arrière du Scooter un commodo permettant la position feu de route ou feu de croisement; le schéma de branchement est donné sur le tableau ci-dessous :



Comme vous avez pu le constater, sur un certain nombre de machines, des inconvénients se sont vérifiés dérivant d'un desserrage de l'embrayage.

Ces inconvénients ont lieu pour les « VESPA » 125 cc sur les numéros de série entre 170.000 et 220.000, et sur les « G. L. » jusqu'au progressif 5.500.

Etant donné qu'avec le système de freinage existant ces inconvénients viennent d'une adaptation en fonctionnement, et puisque nos bons d'entretien gratuits prévoient à 700 kms pour la 125 cc. et à 1.000 kms pour la « G. L. » le réglage de l'embrayage, il est nécessaire de comprendre dans la dite vérification et pour les numéros mentionnés ci-dessus la vérification du serrage de l'écrou d'embrayage sur l'arbre moteur.

www.vintagescooter.com
Pour effectuer cette opération, démonter le couvercle de l'embrayage et le plateau de butée, puis après avoir relevé la languette de la rondelle d'arrêt de l'écrou, serrer celui-ci à fond sans chocs en employant exclusivement la clé numéro T. 00. 14872 sans aucune rallonge.

Cette opération effectuée, ne pas omettre de rabattre une languette de la rondelle d'arrêt dans le créneau correspondant.

Nous vous prions de bien vouloir nous signaler au fur et à mesure les numéros des machines sur lesquelles cette vérification aura été effectuée.

CHANGEMENT DE LA BAGUE DE PIED DE BIELLE

Nous avons remarqué plusieurs fois que dans le cas où la bague de pied de bielle a pris du jeu, au lieu d'effectuer l'échange de la bague, la pratique courante consiste à réaléser la bague, ainsi que les bossages d'axe de piston, et à monter un axe majoré. Cette pratique ne constitue pas une réparation durable pour les raisons suivantes :

a) l'emploi d'un alésoir non guidé et à lames droites comme le sont généralement tous les alésoirs extensibles, provoque des facettes, soit à l'intérieur de la bague, soit dans les alésages d'axe du piston. Ces facettes constituent des points de plus forte pression et par conséquent le jeu prendra rapidement des valeurs anormales tout au moins entre axe et piston.

Nous vous rappelons que la tolérance admise en fabrication pour la conicité et l'ovalisation des alésages du piston est de 0,005 mm., ce qui est absolument impossible à obtenir avec le procédé employé.

b) la bague de bielle qui a déjà travaillé et qui a été écrouie dans sa partie inférieure n'oppose plus partout la même résistance à l'alésoir; par conséquent après l'alésage elle aura des défauts de forme bien supérieurs au 0,01 mm. admis, ainsi qu'un état de surface lamentable.

Dans le but de réduire au minimum possible les inconvénients, nous avons donc modifié et simplifié les outillages existants.

En résumé, veuillez donc ne pas toucher aux pistons et axes; mais agissez uniquement sur la bague de bielle comme il est spécifié dans la NOTICE TECHNIQUE N° 33 bis.

NOTICE TECHNIQUE N° 33 BIS /

NORMES POUR LE CHANGEMENT DE LA BAGUE

DE PIED DE BIELLE

1°) - L'outillage nécessaire pour le changement de la bague de pied de bielle, soit sur les 125 cc. et "TRI" que sur les 150 cc. "G.L." est composé comme suit :

- 1 Extracteur de bague de bielle n° FB. 2185
- 1 Outil d'emmanchement de la nouvelle bague n° FB. 2185
- 1 Bloc guide alésoir n° FB. 2132
- 1 Broche de centrage n° FB. 2132 repère C
- 2 Alésoir hélicoïdaux fixes n° 381500/8 repères 1 et 2.

2°) Opération préliminaire :

Après avoir déposé le moteur et avoir bouché l'arrivée de la pipe d'admission ainsi que l'échappement, le nettoyer soigneusement avec de l'essence ou du gas-oil, de façon à éviter que des corps étrangers se glissent dans l'embiellage au moment où l'on sort le cylindre.

- a) déposer culasse et cylindre; démonter le piston et protéger la chambre de compression avec un chiffon propre dans le logement du cylindre.
- b) bloquer dans le moteur le support prévu dans la position dans laquelle il se trouve sur la machine.
- c) Introduire la bague cimentée sur l'axe fileté. Introduire celui-ci dans l'œil de pied de bielle en prenant soin que la fourche soit introduite sur le corps de bielle. Monter la douille creuse, puis la rondelle

./.

et l'écrou. visser celui-ci jusqu'à ce que la bague à changer tombe dans l'ouverture prévue à cet effet dans la douille.

Pour monter la nouvelle bague, employer l'outil n° FB 2185 de la façon suivante :

- dévisser l'écrou de la rondelle épaulée; poser la bague dans le centrage prévu à cet effet avec les bords chanfreinés dirigés vers le côté libre de l'écrou; ensuite mettre la bague en appui sur la face chanfreinée de la bielle, après avoir enduit sa surface extérieure de suif ou de graisse graphitée. Poser la rondelle d'épaulement, visser l'écrou à la main d'abord et ensuite avec une clé.

Il est à remarquer que pendant cette opération de légères bavures de bronze se produiront du côté de l'emmanchement. Si par hasard ces bavures devenaient par trop importantes, il est absolument nécessaire d'extraire la bague et de recommencer l'opération avec une neuve.

- d) dévisser à fond les 4 vis de fixation qui se trouvent sur le bloc n° FB. 2132. Introduire celui-ci sur les goujons du cylindre en prenant soin d'emmancher correctement le centrage dans l'embrèvement du carter et le téton de positionnement dans le trou existant sur le carter.

disposer la bielle au point mort haut et introduire la broche n° FB. 2132 repère C dans les trous de guide du bloc et dans la bielle.

serrer les 2 vis qui se trouvent à l'horizontale de façon à empêcher tout mouvement de la bielle dans le plan transversal. Cette opération doit être répétée tant qu'après blocage des vis et des contre-écrous on puisse emmancher et sortir librement la broche.

./.

Applicable à dater du : sur: VESPA 125 & 150 cc & TRI

NOTICE TECHNIQUE N° 33 / BIS (suite)

En laissant la broche dans la bielle bloquer cette fois les 2 vis destinées à empêcher le mouvement de la bielle dans son plan et répéter la vérification après blocage définitif des contre-écrous.

f) Introduire l'alésoir n° 1 (ébauche) en prenant soin de déposer quelques gouttes d'huile dans les portées guide et avec un tourne à gauche (dont l'emploi est toujours préférable à une clé) faire effectuer deux ou trois tours pour marquer le bronze sur la face latérale.

- sortir l'alésoir et vérifier que l'alésage soit bien centré par rapport à l'épaisseur du bronze. Si tel n'était pas le cas, répéter le centrage de la bielle et recommencer l'opération.

- prendre bien soin que l'alésoir débouche totalement de l'autre côté. Pendant cette opération on peut extraire deux ou trois fois l'alésoir de façon à dégager complètement les copeaux.

- une fois l'ébauche terminée, prendre l'alésoir marqué du n° 2 et répéter l'opération. Cette fois-ci il faut absolument éviter d'extraire l'alésoir une fois l'opération commencée. Il faut au contraire la continuer tant que l'alésoir ne débouche pas complètement. Tourner lentement et de la façon la plus continue possible.

g) Il est à remarquer que le 2ème alésoir est prévu pour donner une cote de la bague finie comprise entre 15,005 et 15,01 et qu'il pourra aléser correctement une vingtaine de pièces; après quoi on devra le renvoyer à l'usine pour le contrôle et le réaffûtage.

NOTICE TECHNIQUE N° 34/1

Le but de cette présente notice est de vous informer des modifications apportées à nos Scooters G.L. sortis de nos Usines après le 1^{er} Mars 1957, c'est-à-dire numéro de série 5.461 G.L.

L'adaptation d'un filtre à air en matière plastique sur le carburateur Zenith nous a obligé à modifier légèrement la carburation et c'est pourquoi l'ensemble du carburateur avec filtre porte la référence 3.455 au lieu de 2.759 comme précédemment.

Les améliorations de carburation ont été fournies par différents gicleurs changés, à savoir:

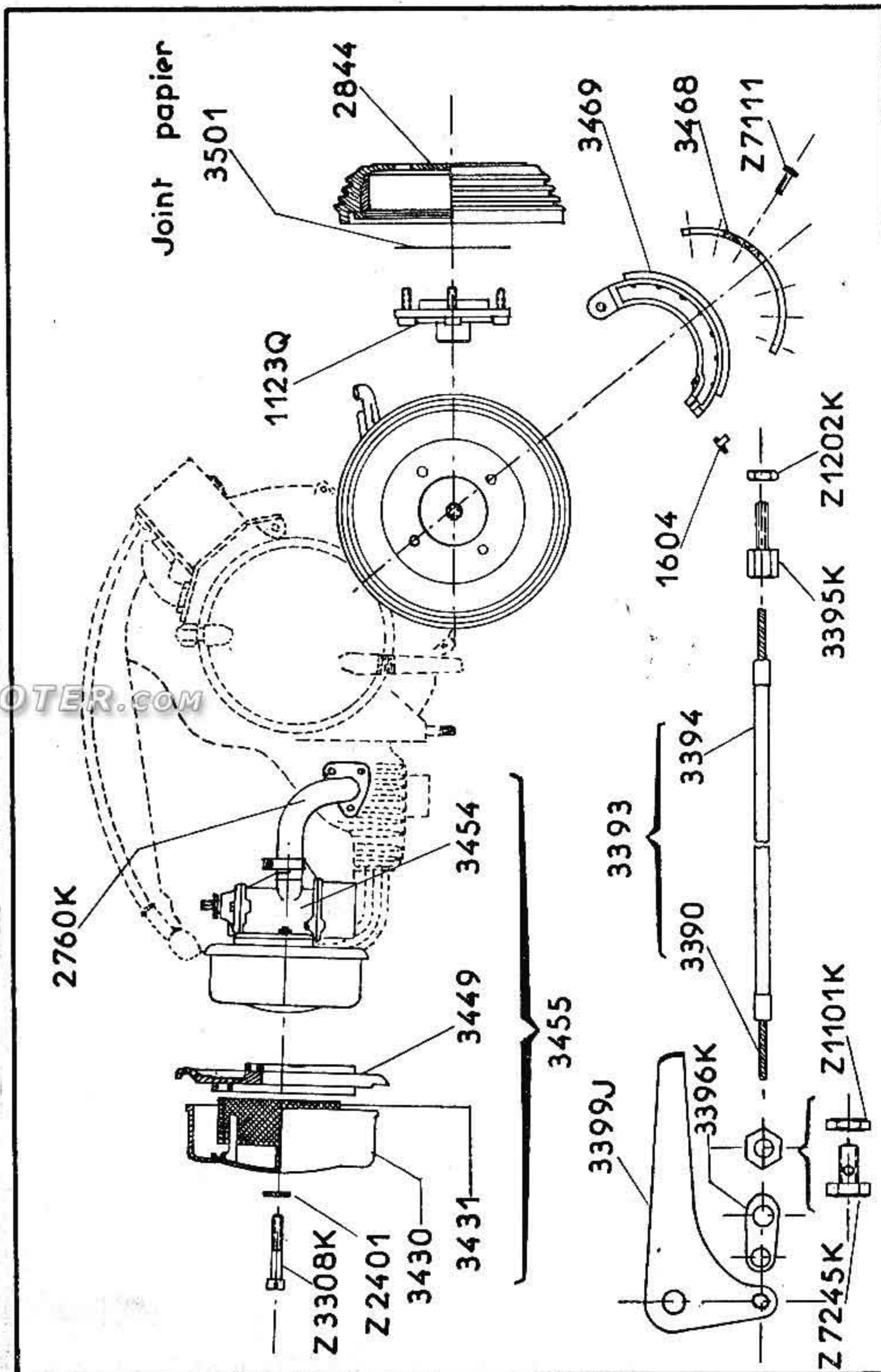
- Gicleur principal de 94 réf/3.451
au lieu de 88 réf/3.131
- Gicleur de ralenti de 35 réf/3.452
au lieu de 40 réf/3.130
- Emulsion ralenti de 75 réf/3.450
au lieu de 80 réf/3.134

avec une aiguille de boisseau bleue réf/3.453 au lieu de rouge réf/3.120 et mettre la rondelle d'arrêt au 3^e cran à partir de la pointe.

Ce carburateur nu sera référencé 3.454 au lieu de 3.115.

La durite de liaison entre robinet et carburateur a été allongée et porte la réf/3.203.

Applicable à dater du : 1-3-57 sur : VESPA GL



NOTICE TECHNIQUE N° 34/2

Ces améliorations vont de pair avec le pot d'échappement modifié réf/3.417 au lieu de 1.400 (Notice Technique n° 34/3) et le cylindre dont les lumières ont été légèrement modifiées.

Il reste bien entendu qu'aucune modification d'une partie de la carburation ne peut intervenir sans modifier l'autre.

Un freinage plus efficace a été obtenu en adaptant un déflecteur d'eau réf/3.464 K tenu par 4 rivets réf/Z 6.200 sur la traverse moteur; ne pas omettre de mettre entre la traverse et le déflecteur une couche de "Blackson".

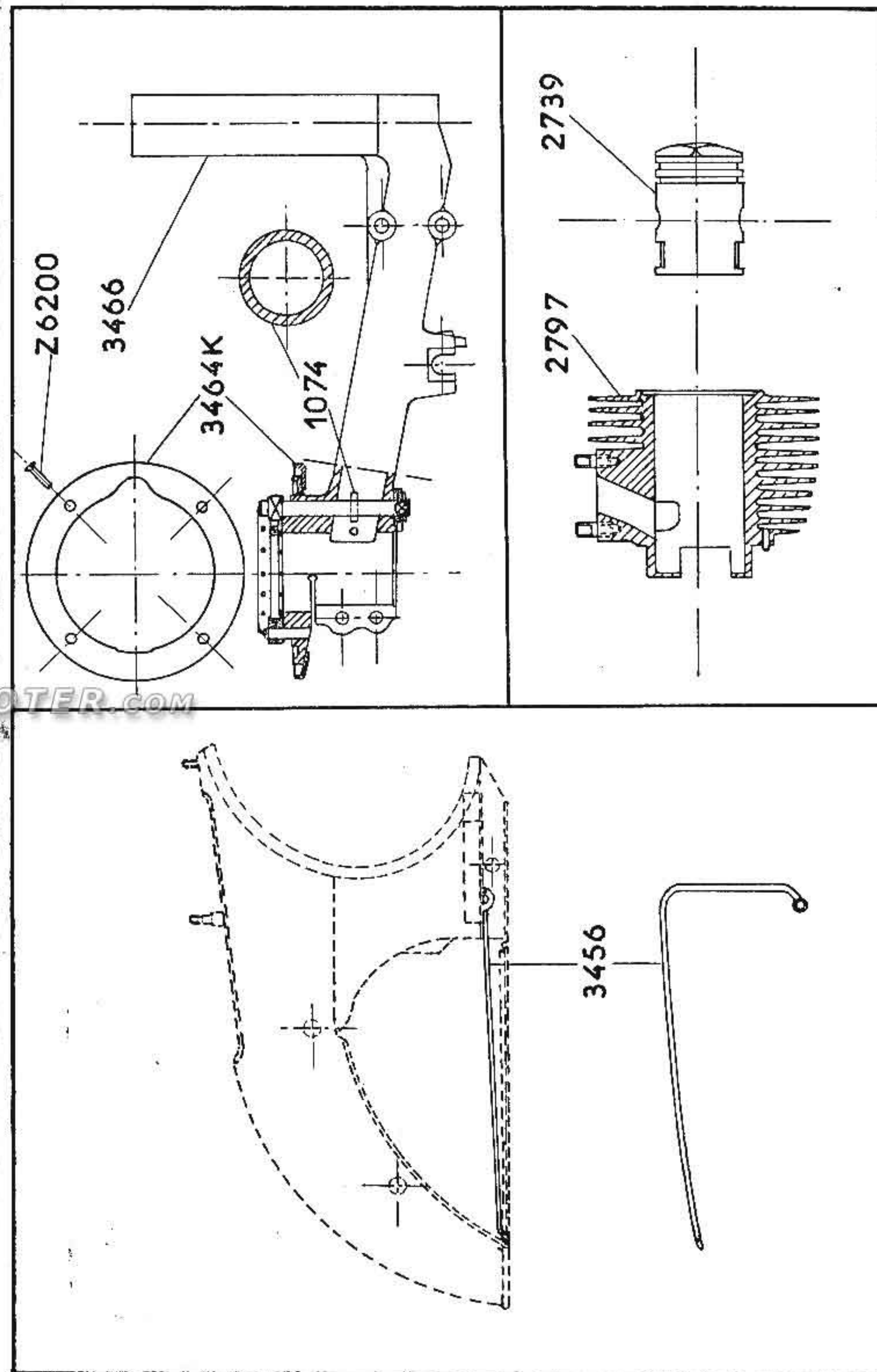
L'entrée d'eau dans le frein AR. a été évitée en montant de plus un joint de papier 3.501 entre le tambour 2.844 et le moyeu AR. 1.123 Q ainsi qu'une rondelle en caoutchouc 1.704 sur la came de frein AR. 1605 à l'intérieur de la traverse moteur (Notice Technique n° 34/1).

A l'aplomb de cette came la traverse a été percée et nous vous conseillons de déboucher ce trou tous les 4.000 kilomètres environ.

La traverse moteur change de référence et devient 3.466 au lieu de 2.849 car la vis de réglage du câble de frein AR. anciennement 1.584 K et son écrou Z 7.099 K deviennent respectivement 3.395 K et Z 1.202 K pour permettre le passage du câble de frein AR. renforcé référencé 3.390.

./.

Applicable à dater du : 1-3-57 sur : VESPA GL



NOTICE TECHNIQUE N° 34 / 3

Cette nouvelle transmission de frein AR. réf/3.393 entraîne obligatoirement la modification du blocage par vis et écrou Z 7.245 K et Z 1.101 K au lieu de Z 7.057 K et Z 7.034 K et des plaquettes 3.396 K au lieu de 1.583 K.

Pour que cette transformation soit complète la pédale de frein 1.704 a été allongée et porte maintenant la réf/3.399 J; il reste bien entendu que cette pédale ne peut être montée avec l'ancien câble réf/1.708.

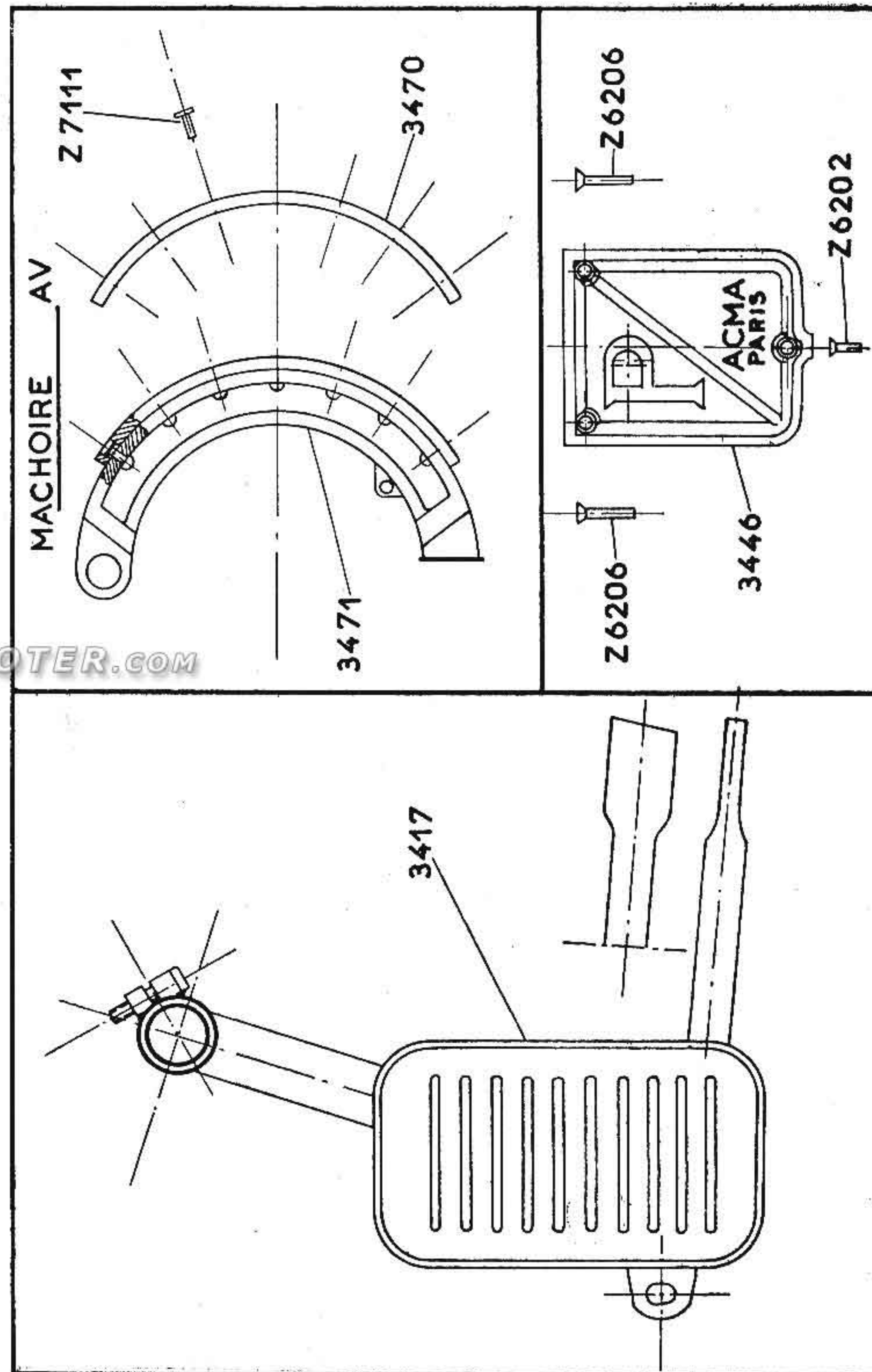
Le mélange s'écoulant de la cuvette à l'intérieur de l'emplacement de carburateur a été dévié vers l'extérieur à l'aide d'un tube 3.456 soudé à l'emplacement du téton caoutchouc de la cuvette réf/1.329.

Les émanations de mélange s'infiltrant par la pipe d'admission ont été arrêtées en plaçant sur le manchon caoutchouc réf/1.358 un jonc de blocage réf/3.404 K.

Les ensembles des mâchoires sont rectifiés; la mâchoire AR. complète porte la réf/3.469 et la garniture blanche Necto B. C. S. afférente la réf/3.468. La mâchoire AV. est référencée 3.471 tandis que la garniture porte la réf/3.470.

La nouvelle poignée gauche de changement de vitesse réf/3.463 en remplacement de 1.650 possède comme vous le constaterez sur la Notice Technique n° 34/4 une fente en forme de 'U' qui a pour but de tenir celle-ci ferme sur le tube du guidon.

Applicable à dater du : 1-3-57 sur : VESPA GL



NOTICE TECHNIQUE N° 34/4

Cette poignée est montée avec le tasseau 3.457 au lieu de 1.657.

Ce tasseau réf/3 457 d'une épaisseur supérieure au précédent 1.657 ne se montera qu'avec les poignées nouvelle fabrication, c'est-à-dire 3.463 pour 150 G.L. et 3.460 pour 125 et sera fixé avec la vis 3.458 J en remplacement de la vis 1.658 J.

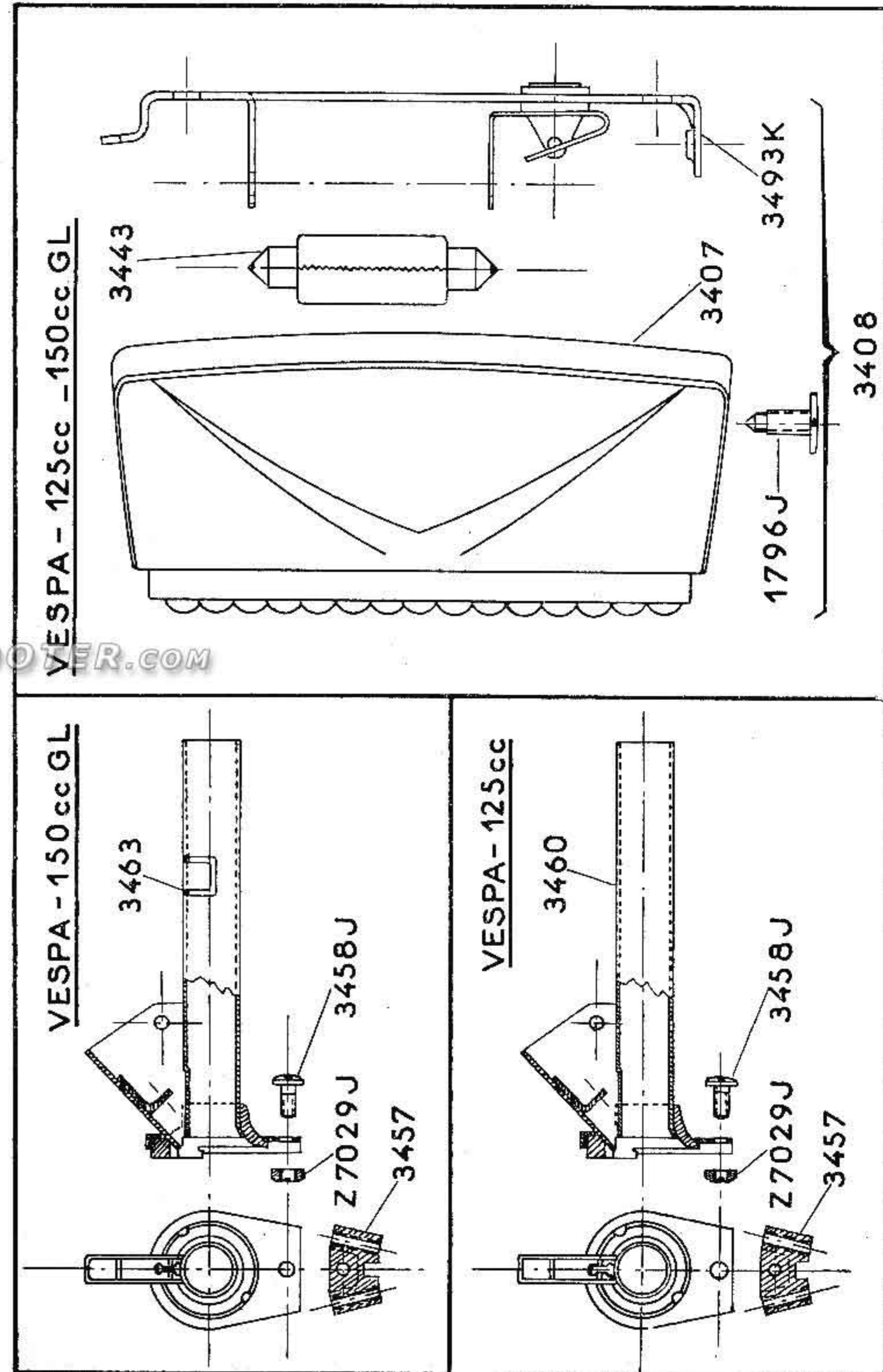
Pour être conforme avec les nouvelles réglementations du Code de la Route, le feu AR. a été modifié et porte la réf/3.408 tant sur 150 G.L. que sur 125; tous les détails vous sont donnés par la Notice Technique n° 34/4.

La plaquette 'P' en tôle, placée sur l'avant du Scooter est remplacée par une plaquette en matière plastique réf/3.446 tenue par 2 rivets longs réf/Z 6.206 et 1 rivet court réf/Z 6.202 au lieu de 4 agrafes. Cette dernière modification est également applicable sur 125 et 150 G.L.

Nous avons par ailleurs amélioré le blocage des vitesses en montant un galet réf/3 398 K et un ressort réf/3.397 K en lieu et place des galets réf/1.133 K et ressort réf/1.134 K.

Cette modification peut d'ailleurs être appliquée sur les modèles précédemment sortis.

Applicable à dater du : 1-3-57 sur : VESPA - 125 - 150 GL



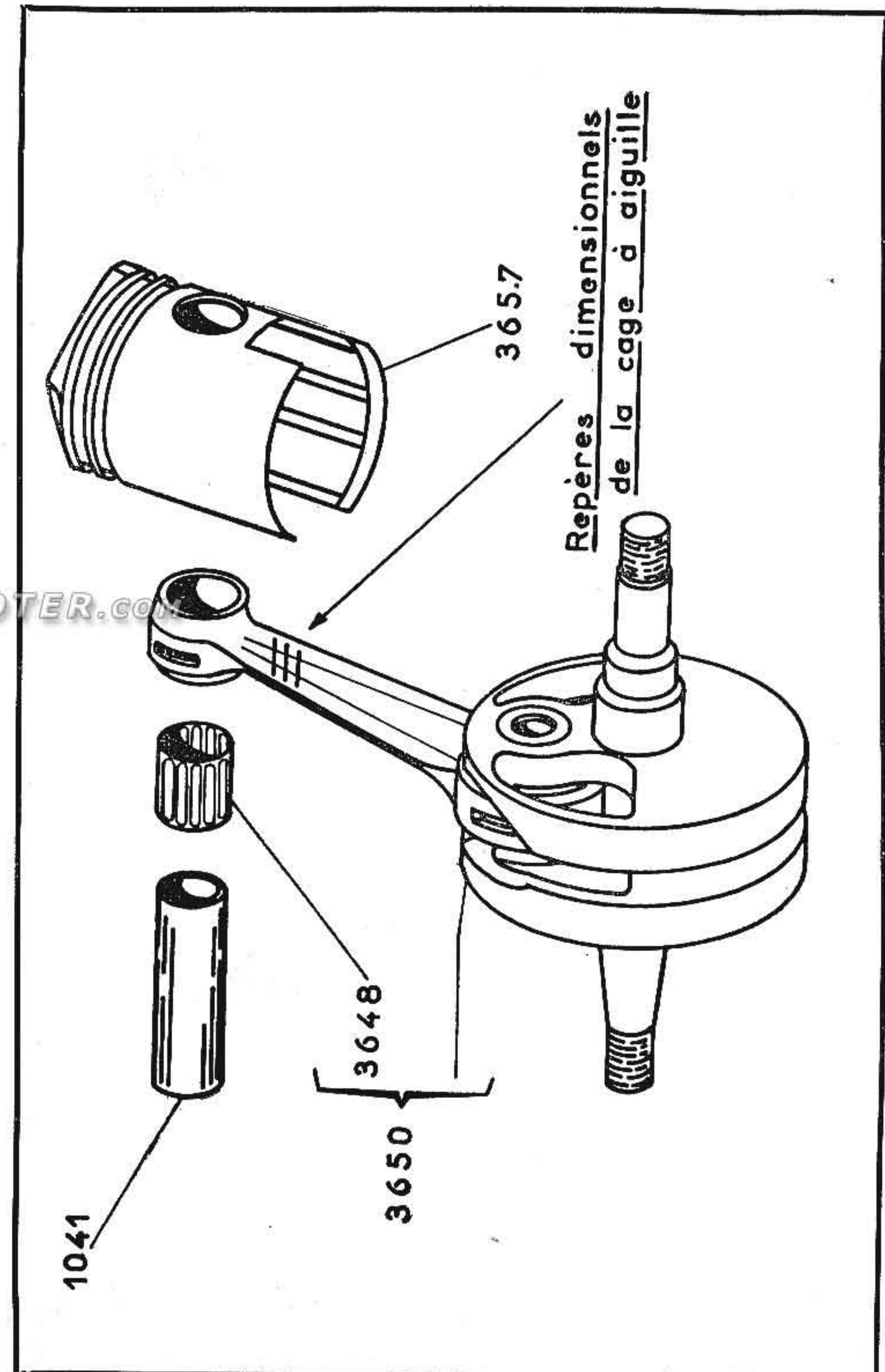
NOTICE TECHNIQUE N° 35

Nous vous signalons que courant Janvier, nos Scooters 125 cc. et 150 "G.L." ont été équipés au pied de bielle de cage à aiguilles, réf. 3.648.

Les différentes cages correspondant aux diverses tolérances entre l'axe n° 1.041 et le pied de bielle seront repérées sur la bielle par 1-2 ou 3 traits placés côté embrayage, comme indiqué sur le croquis ci-contre. Aucun repère n'est marqué sur la cage à aiguilles il vous appartiendra, lors de démontages, de repérer soigneusement, voir même d'attacher ces cages sur la bielle correspondante.

Si, le cas échéant, une douille à aiguilles doit être changée, il vous conviendra de commander la pièce correspondante, en indiquant réf. 3.648, repère 1 - 2 ou 3.

A noter que le piston sera légèrement modifié et portera la réf. 3.657 pour le Scooter 125 cc. tandis que cette même pièce portera la réf. 3.653 pour le Scooter 150 "G. L." ; l'axe de piston du Scooter 150 "G. L." conservant sa référence actuelle, c'est-à-dire n° 2.742.



Applicable à dater du :

sur : VESPA 125 et G L

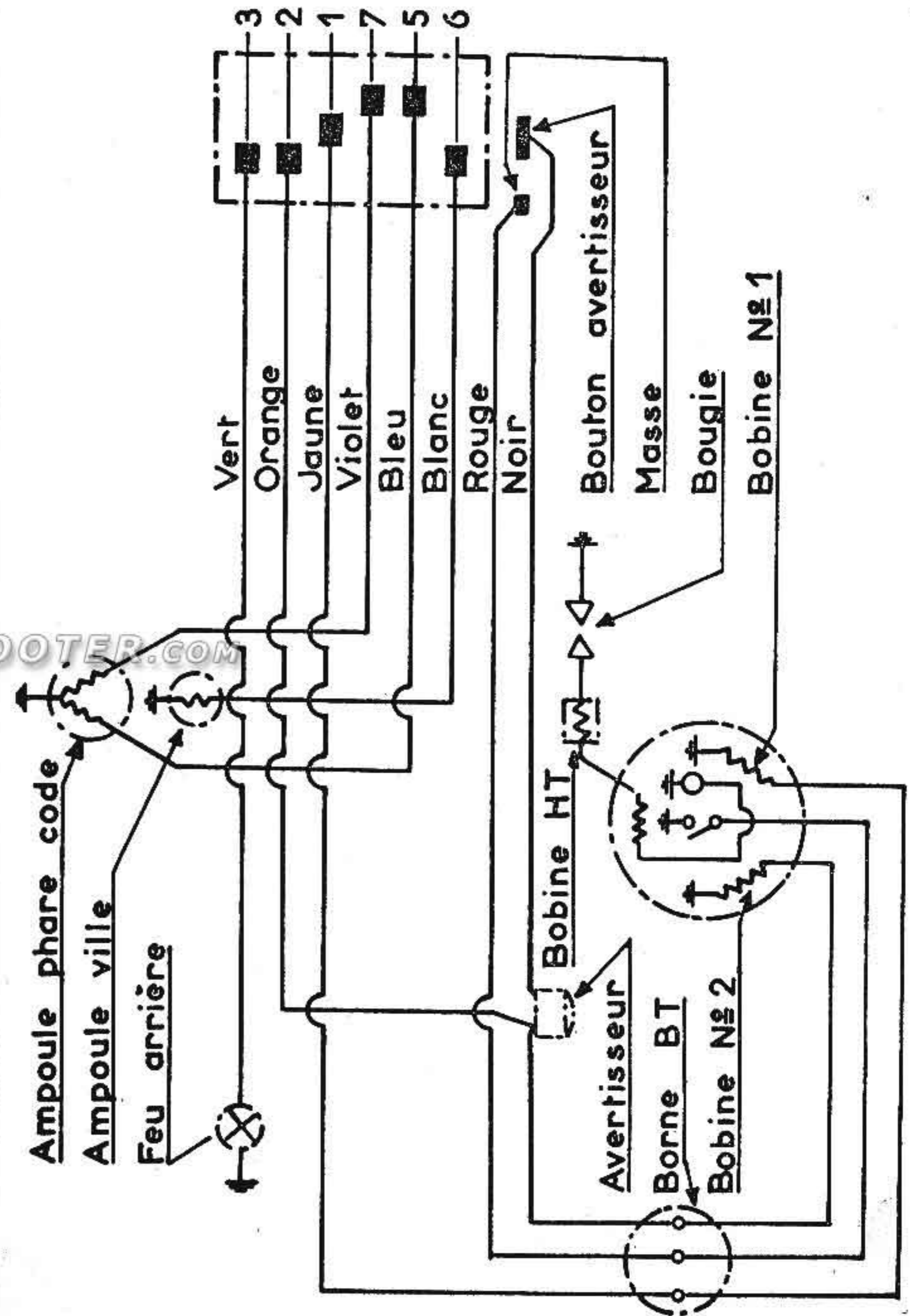
NOTICE TECHNIQUE N° 36

Depuis l'application du commutateur réf. 3.413, nous vous prions de noter que le branchement de celui-ci doit être effectué comme indiqué ci-contre pour permettre la succession suivante :

VEILLEUSE - CODE - PHARE

Les repères indiqués correspondent à ceux marqués sur la plaquette bakélite montée à l'intérieur du commutateur.

- Lamelle N° 3 Fil Vert au feu AR.
- » N° 2 Fil Orange de l'avertisseur
- » N° 1 Fil Jaune de la prise B. T.
- » N° 7 Fil Violet au phare-code
- » N° 6 Fil Bleu au phare route
- » N° 5 Fil Blanc au phare ville.



NOTICE TECHNIQUE N° 37

Nous vous indiquons qu'à partir de ce jour nous montons indifféremment sur nos Scooters 125 cc. et 150 cc. des roulements réf/ 1.048 avec cage acier ou cage nylon.

Dans le cas d'un roulement cage acier il conviendra de monter l'encoche d'introduction des billes côté bague d'étanchéité et, dans le cas d'un roulement cage nylon, la partie nylon pleine côté bague d'étanchéité.

Dans ce dernier cas, la partie où les billes sont visibles sera donc côté bielle.

Un montage différent de celui indiqué ci-dessus pourrait entraîner des détériorations tant aux roulements qu'aux bagues d'étanchéité.